>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007 (Bill Passed).

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL): Sir, I beg to move:

> "That the Bill further to amend the Carriage by Air Act, 1972, be taken into consideration."

As you are all aware, during the last decade, there have been significant developments in the civil aviation sector bringing India to the core of the international civil aviation scenario. We have now in fact become a trend setter due to our size and impressive growth rates. To further place India on the ranks of global leaders, I propose this legislation which will facilitate higher compensation and prevent Indian passengers from discrimination which they are facing right now.

On the proposal for the amendment of the Act, I would like to mention that there is an International Legal Regime governing the liability of air carriers for injury or death of passengers or destruction, loss or damage of baggage or cargo and losses caused by delay in international carriage of passengers, baggage and cargo. This Regime is set out in a number of international instruments. However, India has so far ratified only two instruments, namely, the Warsaw Convention, 1929 and the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol, 1955 and the same has been given effect to in the Carriage by Air Act, 1972.

Based on these changes, we have been guided by the International Civil Aviation Organisation which passed the Montreal Convention, 1999 which was adopted for the unification of certain rules for international carriage by air which aims to achieve the dual purpose of modernizing as well as consolidating the various instruments comprising the Warsaw Convention. This Montreal Convention has already been ratified by 86 countries out of which 25 countries

have direct air links with India. I can name the countries but I will [MSOffice7]just give the number.

13.00 hrs.[MSOffice8]

In brief, the Convention seeks to increase the compensation levels for international passengers in the event of death or body injury or damage and delay to the passengers' baggage and cargo. The current compensation which is there now is very low because it is based on 1955 levels. There is an aim to ratify that also. It also aims to bring Indian carriers and Indian passengers mainly on par with what compensation is paid to them by the international carriers in countries outside of India where the compensation levels in the event of either death or loss of baggage or cargo is much higher. Though we are a signatory to the International Civil Aviation Organisation Charter, the compensation levels to an Indian passenger, even if he is in overseas, are much less than what a foreigner would get paid if there is any loss of either life or injury or whatever be the issues. Therefore, it is basically to bring parity for an Indian passenger or an Indian carrier in line with the International Convention.

So, this Bill is basically to amend certain provisions of the Carriage by Air Act, 1972 and bring it on line the Montreal Convention 1999.

I would urge that the Bill be discussed by the House and I would request the hon. House to take up the Bill for consideration.

MR. SPEAKER: Motion moved:

> "That the Bill further to amend the Carriage by Air Act, 1972, be taken into consideration."

> Mr. Minister, after lunch recess, we will start with your predecessor, Shri Syed Shahnawaz Hussain.

The House stands adjourned to meet again at 2 p.m.

13.01 hrs.

The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): उपाध्यक्ष महोदय, कैरिज बाई एयर अमेंडमैंट बिल, 2007 पर आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं जानता हूं कि मंत्री जी बहुत अच्छे हैं और हमारे पुराने मित्र हैं। वह बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। उनकी प्रशंसा करते हुए हम लोग अच्छे काम को भी सराहते हैं। इस सरकार के चंद अच्छे मंत्रियों में यह गिने जाते हैं। लेकिन मंत्री जी जितने अच्छे हैं, उतने अच्छे एयरपोर्ट्स नहीं चल रहे हैं। हमारी इनसे बहुत ज्यादा अपेक्षाएं हैं। चूंकि हमने इनसे अपेक्षा ज्यादा लगा ली है, इसीलिए इनके बहुत किये गये काम पर भी हम इनकी प्रशंसा नहीं कर सकते। यहां पर आप कैरिज बाय एयर अमेंडमैंट बिल लाये हैं। उसमें आपने सामान की चिंता की है। अगर किसी का सामान खो जाये, तो उसके लिए मंत्री जी काफी चिन्तित हैं। इसी तरह किसी व्यक्ति का देहांत हो जाये, तो इंश्योरेंस के लिए भी आप बहुत चिन्तित हैं। आपकी सरकार इसके लिए बड़ी चिन्ता कर रही है। यह काम बहुत पहले हो जाना चाहिए था। इसे आप अब लेकर आये हैं, लेकिन देर आयद दुरस्त आयद और बहुत जल्दी में आये हैं। वैसे भी इस सरकार के पास कोई काम नहीं है। कल तक पता नहीं था कि यह बिल आने वाला है। एकदम इस तरह का बिल आता है और सरकार को खुद भी पता नहीं है कि वह ...(व्यवधान)

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): आप भी इस विभाग के मंत्री रह चुके हैं। आपने क्या किया है? ...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : हमने जो किया है, वह ...(व्यवधान)

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): उपाध्यक्ष महोदय, यह बात नहीं है। आज हमने यह दरख्वास्त जरूर की थी कि इस बिल का नम्बर दूसरे से पहला कर लिया जाये, लेकिन यह कहना वाजिब नहीं होगा कि यह बिल पहले नहीं था। पिछले हफ्ते बिजनेस एडवाइजरी कमेटी ने इसे मान लिया था। ...(व्यवधान) हमारा जो सैशन का बिजनेस होता है, उसकी पहली एडवांस लिस्ट में यह बिल दिया गया है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : वह लिस्ट इनको सर्कुलेट हो गयी है।

â€¦(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : उपाध्यक्ष महोदय, यह बिल कल ही तय हुआ है, इसलिए मैं कह रहा हूं। ...(व्यवधान)

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा) : आपके पास बोलने के लिए कोई मुद्दा नहीं है ...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : उपाध्यक्ष जी, मिस्त्री जी सत्ता पक्ष के सचेतक हैं और मेरा इनका व्यक्तिगत संबंध है। ...(व्यवधान) हमारी दोस्ती इनके साथ है। ...(व्यवधान) हम चाहते हैं कि सदन के हित में इनको मंत्री बना दिया जाये, ताकि हाउस आराम से चले। ...(व्यवधान)

श्री मधुसूदन मिस्त्री : आप इसकी चिन्ता मत करिये। ...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपना पुराना भाषण देख रहा था, बिना मिस्त्री जी के टोके हुए मेरा भाषण पूरा नहीं होता। यह मेरे से बहुत प्रेम करते हैं। ...(व्यवधान)

मैंने अभी कहा कि मंत्री जी चिन्ता कर रहे हैं कि जब लोगों का सामान खो जायेगा, तब आप उनको उसका हर्जाना देंगे । किसी व्यक्ति का देहांत हो जाये, तो उसकी चिन्ता करेंगे। जो इंटरनैशनल लॉज है, उसके हिसाब से भारत के लोगों को भी हर्जाना मिलना चाहिए। आज सबसे बड़ी दिक्कत है कि समय भी बहुत कीमती चीज है। समय सामान से कम कीमती नहीं है। लेकिन मंत्री जी को ध्यान होगा कि आज आप सामान खोने और शरीर के नुकसान की चिन्ता तो कर रहे हैं, लेकिन जो समय का नुकसान है, उसकी आप चिन्ता नहीं कर रहे। आज जहाज दिल्ली और मुम्बई में घंटों ऊपर घूमते हैं। दिल्ली से लखनऊ की जितनी दूरी है, उससे ज्यादा दूरी से जहाज चक्कर काटता रहता है। मंत्री जी, आप दिल्ली की सैर बहुत बढ़िया करा रहे हैं। आपने बहुत सी एयरलाइंस को परमीशन दी है, जिसके कारण आज बहुत बड़ी तादाद में लोग जहाज में यात्रा कर रहे हैं। वर्ष 2004 में जब हम लोगों की सरकार थी, तब विमानों की उड़ान 55 हजार थी।[MSOffice9]

आज विमानों की उड़ान एक लाख से अधिक हो गयी है। वर्ष 2004-05 में 45 लाख लोग यात्रा करते थे, जिनकी संख्या बढ़कर अब 96 लाख हो गयी है। यात्रियों की संख्या बहुत बढ़ी है, लेकिन यह इसलिए नहीं है कि सरकार कोई मदद कर रही है या सरकार कोई छूट दे रही है। इसका कारण यह है कि जीडीपी बढ़ी है, सस्ती एयरलाइन्स आई हैं, इसलिए लोग टिकट लेते हैं और जहाज से चलते हैं। आप नए एयरपोर्ट बना रहे हैं। आज अगर हम दिल्ली एयरपोर्ट की चर्चा करें तो एक करोड़ 30 लाख यात्रियों को ध्यान में रखकर आप एक नया एयरपोर्ट बना रहे हैं, हम उम्मीद करते हैं कि यह जल्दी बने और इस सरकार के मंत्री श्री प्रफुल पटेल जी ने उसका शिलान्यास किया है, वह ही इसका उद्घाटन करें। हमने बैंगलोर और हैदराबाद एयरपोर्ट्स के निर्माण की शुरूआत की थी और मुझे खुशी है कि मेरे मित्र प्रफुल पटेल जी ने हैदराबाद एयरपोर्ट का उद्घाटन किया है। उस वक्त यह हमारे साथ बहुत सहयोग करते थे और इनका सहयोग हमारे साथ हमेशा बना रहा, इसलिए जब उनके हाथों से इसका उद्घाटन हो रहा था तो मुझे बहुत खुशी हो रही थी। अभी आपका बयान आया है कि आप बैंगलोर एयरपोर्ट का भी उद्घाटन मई के किसी सप्ताह में करने वाले हैं। इस समय वहां चुनाव की प्रक्रिया चल रही है, चुनाव के बाद जब वहां नई सरकार बन जाएगी तो आप वहां जाने वाले हैं और बैंगलोर एयरपोर्ट का उद्घाटन करेंगे। बैंगलोर और हैदराबाद एयरपोर्ट आपने बना तो दिए, लेकिन पहले जो एग्रीमेंट हमने किया था, वह उस वक्त के यात्रियों की जरूरत के हिसाब से उसे बनाया जाना था। लेकिन आज यात्रियों की संख्या उससे दस गुनी अधिक हो गयी है। मेरा अनुरोध है कि आप नया एयरपोर्ट बनाइए और वहां जितने यात्रियों के लिए आवश्यकता हो, उतनी क्षमता वाला एयरपोर्ट बनाइए। आप बैंगलोर और हैदराबाद में नए एयरपोर्ट बनाने के साथ ही वहां के पुराने एयरपोर्ट्स को बंद करने की बात कर रहे हैं। यह खबर आ रही है कि वहां जो करोड़ों का इंफ्रास्ट्रक्चर मौजूद है, उसे आप बंद करने जा रहे हैं। हम चाहते हैं कि मंत्री जी का नाम नए एयरपोर्ट बनाने वाले मंत्रियों की सूची में तो लिखा जाए, लेकिन आपका नाम एयरपोर्ट्स को बंद करने वाले मंत्रियों की सूची में न आए। इसलिए मुझे व्यक्तिगत तौर पर आपकी चिंता हो रही है।

इन दिनों एयर टरबाइन फ्युल का कंजमप्शन बहुत हो रहा है। इसकी वजह यह है कि बड़ी तादाद में जहाज ऊपर घूम रहे हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहूंगा कि इसके लिए कोई उपाय करें, एयरपोर्ट के लिए कोई पॉलिसी आप बनाएं। दिल्ली में पहले सोचा गया थ कि 150 किलोमीटर में बनाएंगे या 75 किलोमीटर में बनाएंगे। आज

एयरपोर्ट्स बन रहे हैं, लेकिन जरूरत बहुत बड़ी तादाद में है, जैसे अमृतसर में जो एयरपोर्ट बना, उसकी शुरूआत हमने की थी। आज उस एयरपोर्ट में भी एयर ट्रैफिक बहुत ज्यादा है। वहां भी दिक्कतें आने लगी हैं। आपको बहुत ज्यादा शाबाशी भी मिली है, तो जब यहां सभी सांसदगण कहते हैं कि उनके क्षेत्र में एयरपोर्ट कब बने, उस पर विचार करना चाहिए। मैं भी सिविल एविएशन मिनिस्टर रहा हूं और जब प्फुल जी कोई मुद्दा लेकर आते थे, तो हम उस पर सहानुभूति से विचार करते थे। बिहार में पटना का एयरपोर्ट है, वहां धोबीघाट में हमने लैण्ड एक्वीजिशन किया और उसको ठीक किया। पिछली बार जब मैं जहाज से पटना जा रहा था तो पर्यटन मंत्री, कांति सिंह जी मेरे बगल की सीट पर बैठी थीं। उस जहाज का बड़ा महत्व था क्योंकि दो-दो सम्मानित मंत्री उसमें बैठे थे, लेकिन लैंडिंग के समय लोगों में घबराहट थी। मुझे तो मालूम था कि लैंडिंग में कोई प्रॉब्लम नहीं होगी, लेकिन अन्य लोगों में घबराहट थी क्योंकि वहां का रन-वे छोटा है। बिहार में 9 करोड़ जनता रहती है, उसके लिए आपने एक एयरपोर्ट सिर्फ पटना में दिया है जिसका रन-वे भी छोटा है। गया में हमने जो एयरपोर्ट बनाया था, मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि कम से कम एक बार आप वहां अपने चरण रख दीजिए, एक नारियल फोड़ दीजिए, उस एयरपोर्ट को शुरू करवा दीजिए। वहां पर एयर ट्रैफिक शुरू करवा दीजिए क्योंकि यह एयरपोर्ट बुद्धिस्ट सर्किट से जुड़ा हुआ है। टूरिज्म मिनिस्टर को ध्यान होगा कि बिहार केवल टूरिज्म के जरिए तरक्की कर सकता है और गया एयरपोर्ट का उद्घाटन नहीं हो रहा है। हमारे मंत्री जी की बिहार के लोगों से बहुत दोस्ती है।[R10] हम इनका स्वागत बिहार में करने को तैयार हैं, लेकिन यह वहां आ नहीं रहे हैं। हमारी मंत्री जी से विनती है कि आप वहां आएं और उस एयरपोर्ट का उद्घाटन करें।

आपने राम कृपाल यादव जी के एक प्रश्न के जवाब में भागलपुर में एयपोर्ट बनाने का आश्वासन दिया था। उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। आपने वहां इस सम्बन्ध में तीन बार टीम भी भेजी है। मैं गुजारिश करूंगा कि आप भागलपुर में एयरपोर्ट जरूर बनाएं, वह मेरा संसदीय क्षेत्र भी है। आपने गोंदिया में, अपने क्षेत्र में तो एयरपोर्ट बना दिया और वहां नाइट लैंडिंग फैसिलिटी भी उपलब्ध करा दी है। पूरा देश जानता है कि आप और मैं दोनों मित्र हैं इसलिए आप थोड़ी चिंता भागलपुर की भी करें और वहां पर एयरपोर्ट बनाकर गोंदिया तक एयर सर्विस भी शुरू कराएं।

यह जो बिल यहां पेश किया गया है, मैं उसकी आड़ में यह बात कह रहा हूं, जबकि मैं जानता हूं कि इसका सीधा बिल से सम्बन्ध नहीं है, लेकिन मुझे बोलने के लिए एक प्लेटफार्म मिला है, इसलिए यह कह रहा हूं। मैं भी सिविल एवीएशन मिनिस्टर रह चुका हूं। आप हमारे अनुभव का भी पूरा लाभ ले सकते हैं और हम इसके लिए तैयार हैं। आप अपने अधिकारियों से बात करें और हमें जो चीजें पता हैं, वे हम आपको बताकर आपका सहयोग करने के लिए तैयार हैं। इधर की बैंच वाले सदस्य भी आपके बारे में अच्छी राय रखते हैं। आप निष्पक्ष होकर काम करें, हमारा सहयोग आपको मिलता रहेगा।

मेरी आपसे पुनः गुजारिश है कि मैंने बिहार में जिन दो एयरपोर्ट के बारे में कहा है, उस पर आप ध्यान दें। आज देश में ट्रैफिक कंजेशन की वजह से काफी ईंधन की बर्बादी होती है। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि एक साल में हमने 1460 करोड़ रुपए का ईंधन बर्बाद कर दिया। वह इसलिए हुआ कि हवाई जहाजों को ट्रैफिक कंजेशन की वजह से लैंडिंग की समय पर अनुमति नहीं मिलती और वे आसमान में ही चक्कर काटते रहते हैं। इस वजह से एक साल में 1460 करोड़ रुपए का ईंधन बर्बाद हो गया। इतने पैसे में तो कई एयरपोर्ट बनाए जा सकते हैं।

आप दिल्ली में एयरपोर्ट बना रहे हैं, वह 1 करोड़ 30 लाख लोगों को ध्यान में रखकर बनाया जा रहा है, जबकि दो करोड़ के करीब यात्रियों की संख्या तो अभी हो गई है। मुझे एक एयरलाइन से कहीं जाने का अवसर मिला था। मैं जब एयरपोर्ट गया तो वहां देखा कि इतनी भीड़ है, जितनी रेलवे स्टेशन पर भी नहीं होती। मेरे साथ कई सांसद भी थे, जिनमें राज्य सभा के एन.के. सिंह जी भी थे और केन्द्रीय राज्य मंत्री रामेश्वर उरांव जी भी थे। उनके लिए भी बैठने को वहां जगह नहीं थी। हम लोग बातें करते हुए समय काटते रहे और करीब एक घंटा वहीं खड़े रहे। जब बस आई तो देखा कि कोई इंतजाम नहीं है। यह सब इसलिए होता है, क्योंकि इंफ्रास्ट्रक्चर का अभाव है। आपने क्या किया और हमने क्या किया, यह एक दूसरे पर आरोप-प्रत्यारोप का वक्त नहीं है। आप दीर्घकालीन कार्यक्रम बना रहे हैं, लेकिन आपको शार्ट टर्म प्लानिंग भी करनी चाहिए। आपने कहा है कि यहां का एयरपोर्ट 2010 तक, कामनवैल्थ गेम्स तक बन जाएगा। मैं कहना चाहता हूं कि जितना रश आज है, उतना ही तब भी होगा। इसलिए इस पर आपको गौर करना चाहिए।

सिविल एवीएशन मिनिस्टर साहब ने कैरिज बाई एयर संशोधन विधेयक जो सदन में पेश किया है, यह सामान के लिए है। आप सामान की चिंता कर रहे हैं और इंश्योरेंस की बात कर रहे हैं। लेकिन इसके साथ ही साथ आपको समय का भी ध्यान रखना चाहिए। समय के लिए तो कोई बिल नहीं आ सकता। समय बलवान होता है, समय सबसे बड़ी पूंजी होती है। इसलिए इस पर भी गौर करना चाहिए। मैं आपका मनोबल बढ़ाते हुए पुनः इस बिल का समर्थन करता हूं और उम्मीद करता हूं कि इससे यात्रियों को सुविधा मिलेगी। इस बिल पर और भी सदस्य बोलेंगे और वे भी अपने विचार रखेंगे। इसलिए मैं अधिक नहीं कहना चाहूंगा।

दिल्ली में मैट्रो रेल चल रही है और उसका विस्तार भी किया जा रहा है। यह भी पता चला है कि एक एक्सप्रेस मैट्रो ट्रेन लालू जी के स्टेशन से लेकर प्फुल जी के एयरपोर्ट तक जाएगी।[R11]

लेकिन एयर की सुविधा नहीं बढ़ रही है। आज आबादी बहुत बढ़ गयी है। दिल्ली जितनी आबादी तो ग्रेटर-नोएडा में रहने लगी है। उत्तर प्रदेश सरकार का प्रस्ताव है कि ग्रेटर-नोएडा में एयरपोर्ट बने - क्या इस पर आप विचार कर रहे हैं? जिस तरह से अमरीका में एक शहर में दो एयरपोर्ट बन सकते हैं, उसी तरह क्या हमारे मित्र माननीय अशोक प्रधान जी के क्षेत्र, ग्रेटर-नोएडा में भी एयरपोर्ट बनाने की आप कोई योजना रखते हैं? मैं आपसे इसकी अपेक्षा करता हूं और आपको इस बिल को लाने पर बहुत बधाई देता हूं। बिल को आप देर से लाए हैं, लेकिन दुरुस्त लाए हैं। यहां पर संसदीय कार्य मंत्री जी कह रहे थे कि बहुत बिजनैस है, हमें भी पता है कि आपके पास कितना बिजनैस है? बिजनैस है, तो सरकार खूब काम करे। आज आप जल्दी में इसकी चर्चा करा रहे हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि इस विधेयक के पास होने के बाद लोगों को इसका फायदा होगा।

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा) : माननीय उपाध्यक्ष जी, ग्रेटर नोएडा के एयरपोर्ट के लिए जो जीओएम बनाई थी, उसका क्या हुआ?

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी बात इसमें आ गयी है।

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007. This is the Bill to further amend the Carriage by Air Act, 1972. On 12.10.1929, the Warsaw Convention was signed to give effect for the unification of certain laws relating to International Carriage by Air. Then, it was amended as per the Hague Protocol in 1955. Based on the amended Convention, the Carriage by Air Act, 1972 was passed and implemented on 19.12.1972 as Act 69 of 1972. This Act elaborately dealt with the liability of the Carrier under Chapter III in Section 17 to 30. It provides for compensation to the victims and also damages for the goods lost in transit.

The present Bill is based on the Montreal Convention signed on 28.5.1999. Actually, 'Montreal Convention' means the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air signed at Montreal on 28th May, 1999. This Bill seeks to amend the Carriage by Air Act, 1972 that governs the rules for international carriage by air. The present Bill proposes to update India's legal regime by ratifying the Montreal Convention. Already 78 countries have ratified and enforced this Convention.

If we go back to the history of the civil aviation industry in this world, it begins on 21.11.1783 when a hot air balloon designed by the MONTGOLFIER Brothers. This was the birth date of this industry and now it is aged 224 years old. The balloon flight was continued throughout the 19th Century even for longer and longer distances and even now continuing. Several airships were built during 1800.

The first aircraft was made by the Brazilian aviation pioneer Alberto Santos Dumont. In 1903, the Wright Brothers flew the first successful powered heavier-than-air flight. After some years, the aircraft were used to carry people. The first successful passenger aircraft was manufactured by the German ZEPPELIN company in August, 1929.

In India, it was a historic day when Tata's air service was inaugurated through a historic flight from Karachi on 15.10.1932. First, it was from Karachi to Bombay and later it was extended to Madras. Air International was established in March, 1948. During the 1950s, the civil jets grew and Boeing 707 was used throughout the world.

Now, in our country, the competition is between airlines and the Railways. Within a few years, due to the fare reduction, domestic traffic has grown by 24.2 per cent and international traffic by 18 per cent. Private airlines are accounting for 68.9 per cent of domestic traffic. The passenger traffic in the domestic airports is 59.54 million.

Certain airports are totally dominated by private airlines like Coimbatore.[R12] [r13]I want to submit that Coimbatore is the Manchester of South India and Tirupur is having nearly 5,000 hosiery units. The Government of India is getting Rs.11,000 crore per year by way of exports. But it is unfortunate that all the Indian flights going to Coimbatore are being de-linked. Now, only private airlines are operating in Coimbatore. I would humbly request the hon. Minister to restore the Indian flights to Coimbatore as this Bill pertains to international airlines.

The number of pilot licences has multiplied by three times. In April 2005, it was 300 and in April 2006, the number rose to 1,045 and now it is more than that. There are two courses. After finishing BE our young boys join the pilot training course or after finishing Plus Two examination, they join the pilot training course. For example, the Scandinavian Academy in the US is admitting those students who have passed out Twelfth Class. Here, we are having a number of academies, they are admitting the students but are charging very heavily. So, this has to be taken seriously by the Ministry.

In India, it is expected that in the year 2010, new urban middle class passengers will be 100 million air travellers.

Sir, I want to mention certain facts about the international civil aviation since this amendment pertains to rules with regard to international passengers. It was called Chicago Convention and it was established in the year 1944. It states that the signatories should collectively work to harmonize and standardise the use of airspace for safety, efficiency and regularity of air transport.

The present Bill introduces a two-tiered compensation regime for death or injury to passengers. If the accident is the fault of the carrier, then it has unlimited liability otherwise it is limited to Rs.1 lakh only. Under Chapter III, liability of the carrier and extent of compensation for damages are discussed under clause 17 to clause 30. These are welcome provisions. The time limit to award compensation is fixed as six months under clause 26(6).

The Montreal Convention allows the victims or their family members to choose the place to file litigation either at their usual area of residence or where the accident occurred.

The present Bill paves way to get advance payment by injured victims or deceased family from carrier-company for urgent and immediate need. The time limit is explained in clause 31(2) for filing the complaint. As per Section 31(2), in the case of damage, a person is entitled to make a complaint to the carrier company forthwith after the discovery of the damage or within seven days from the date of receipt of baggage and in the case of cargo it is 14 days. The maximum period is 21 days. So, this time limit is correct.

Moreover, the present Bill changes the system for compensation for the lost or damaged baggage. Under the Warsaw Convention, it was weight-based system. The Montreal Convention changed it to the maximum of 1,000 Special Drawing Rights (SDR) equal to 63,000 lakhs. Presently, it is only 5 lakhs. The proposal of enhancing this is another welcome measure taken by this Bill.

The compensation notified in the 1972 Act for domestic flights is lesser than international ones. This also has to be enhanced considerably.

Since Montreal Convention covers any journey where the origin and destination are in signatory country, hence ratification of the Convention is essential. Based on this, this is suitably amended.

Based on the Convention, the Bill was drafted and a number of suggestions given by the Standing Committee were suitably considered.

Finally, I am congratulating and appreciating the hon. Minister, Shri Praful Patel, for developing the civil aviation industry and for upgradation of airports at the international level, particularly, Madurai, Tiruchy and Coimbatore Airports.

With these words, I am concluding my speech and supporting the Bill.

[r14]

उपाध्यक्ष महोदय : आप लुधियाना के सानूवाल के बारे में क्या कर रहे हैं? आप उसे कब शुरू करेंगें, वह बहुत महत्वपूर्ण है।

SHRIMATI M.S.K. BHAVANI RAJENTHIRAN (RAMANATHAPURAM): Thank you Mr. Deputy-Speaker, Sir. I deem it as a great pleasure and honour conferred on me to be called upon to speak on the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007.

Of course, it is a most welcomed piece of legislation and its timely arrival in the Parliament is also welcomed in the light of the sincere commitment of the UPA Government at the Centre for taking care of the people in each and every point of human life.

At the outset, I take this opportunity to express my limitless gratitude to our most respected leader and DMK Party's Supremo, Kalaignar M. Karunanidhi. With his beloved son, young and energetic Local Body Administration Minister M.K. Stalin, he is making Tamil Nadu a 'golden land' in India. Recently he welcomed our hon. Civil Aviation Minister to the southern part of Tamil Nadu, that is Madurai, for the function to expand Madurai Airport. That was a very welcomed step for the southern part of Tamil Nadu.

Of course, we had brought a Green Revolution in the country earlier. We had a White Revolution in our nation through dairying. And a road revolution has been made because of hon. T.R. Baalu, Road Transport and Highways Minister at the Centre. Now, our hon. Civil Aviation Minister has made an air revolution by connecting all parts of our country by beautiful airlines. We should congratulate our hon. Aviation Minister for this.

My next point is this. A few amendments have been made in the Bill. The most welcomed aspect is to bring uniformity in the application of liability regime ending the multiplicity of international instruments. I would request our hon. Minister to increase the compensation amount for death or injury caused to the people. Including the place of domicile of the passenger is the most welcomed thing. Also, we should appreciate our Minister for putting an advance payment in the case of death and bodily injured persons. Recognition of use of electronic documents such as e-ticket is the most welcomed thing of this Amendment Bill.

In all respects, on behalf of the DMK Party, I would like to congratulate our Civil Aviation Minister for all the efforts he is making to connect all the parts of India.

SHRI SUDHANGSHU SEAL (CALCUTTA-NORTH WEST): Thank you Mr. Deputy-Speaker, Sir. While supporting the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007, I would like to draw the kind attention of the hon. Minister to a few points which are very much vital. It is because – it is our experience – when the Government is seriously thinking of entertaining the International Montreal

Convention and upgrading our standard to the international level, we are facing certain problems.

We are sending cargoes of vegetables to different countries through Dum Dum Airport. So far as we know, Praful Patel *ji*, you know about Kolkata; you were born and brought up in Kolkata. The problem is this. We are sending our items, specially the perishable items in Dum Dum Airport; every day we are sending cargoes. If it is sent by Emirates flight, it is better because they are having a very good flight; the Dubai-London they are flying every day. Earlier, they were flying five days; now they have extended it to seven days.[r15]

So, they are getting cargoes. But while we are sending it by the Indian Airlines, all of a sudden the Indian Airlines declares that due to certain mechanical fault or something, the flight is cancelled. The problem is that the exporters, who are sending the consignment, are reaching the airport with the consignment. They have entered the airport. While they are coming out, they have to fulfil a lot of formalities. Now, that particular consignment is considered as imported item. So, if the exporter is interested to sell it in the local market, he cannot dispose it off. So, he is losing because of these things. He is losing his international commitment. He is not in a position to sell his product in the local market, and he is paying Rs.7,000 to Rs.8,000 per consignment only to bring out the consignment, which was supposed to be delivered but could not be delivered because of the fault of the Airlines authority. So, they have to pay Rs.7,000 to Rs.8,000. We do not find any reason why this is being charged.

Now, I am telling you about our experience. In June, 2007, we, four MPs, with our family, travelled to New York. We were travelling by British Airways to London. After reaching London, we were having our connecting flight to New York. Our entire baggage was missed. During this one year time, we have not yet been compensated. We have lodged our claim but we do not know for what reason it has not been entertained. So, there should be some system. For any flight, whether it is Indian or any other international flight, while loading the cargo, the management on the airport should take care to load the baggage to the respective airways through the air cab so that the passenger gets the baggage as soon as he reaches his destination. So, this matter should be looked into.

While we are considering international standard, I must say that there was one direct flight from Dum Dum Airport to Amsterdam. You know that Amsterdam is the biggest buyer of flowers. They are importing flowers from all over the world. Again, they are exporting also. We used to supply flowers availing the direct flight. But this KLM flight has been stopped. We thought that it would be reintroduced. But I do not know the decision of the Ministry or the hon. Minister. Passengers are also there. Our earnest request would be to re-introduce that flight.

Now, our hon. Minister must be knowing that APEDA has taken the initiative to have one cold storage in the Dum Dum Airport so that the exporters can use the cold storage for keeping the perishable items, and they can send the cargoes to different destinations. I would request the hon. Minister to take up the issue with the Commerce Minister and the APEDA so that the project is completed, and we can have the benefit of this cold storage facility.

Lastly, I would tell the hon. Minister that while we are considering the international norms, time is the factor. As the initiator told correctly, in every flight, whether it is domestic flight or international flight, it has become a regular feature that all flights of the Indian Airlines or Air India are not running on scheduled time. We have seen this on different occasions, while sitting in the airport. Firstly, we are not being informed that the flight will be delayed. Sometimes, they inform us that the flight will be delayed. Sometimes, on reaching the airport we find that the Indian Airlines flight is delayed. Side by side, the private airlines are flying their flights as per their schedules. We have noticed, sitting in the airport, most of the passengers are cancelling the IC flights and they are availing the tickets of private airlines. I tell you that somebody in your administration might be interested to encourage the private airlines to grow up.[m16]

That way, they are doing all these things knowingly. Otherwise, how has it become a regular feature? If it is there for one day or two days, it is acceptable, but it has become a regular feature. Even today, there was a flight from Delhi to Kolkata at 5 o'clock. In the morning itself, they have announced that it will fly at 5.45 a.m. Why? It has become a regular feature. So, I urge upon the Government, especially our hon. Minister for Civil Aviation, to please look into the matter. I believe, this Bill will definitely help us to render good service to our passengers.

श्री शैलेन्द्र कुमार (वायल) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे विमानवहन (संशोधन) विधेयक, 2007 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। इस विधेयक में दिया गया है कि हवाई यात्रा के दौरान अगर कोई दुर्घटना होती है, लोगों की मृत्यु होती है या सामान लापता या क्षतिग्रस्त होता है तो अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार उसका मुआवजा दिया जायेगा, यह इस विधेयक का मूल अंश है। मैं इस विधेयक के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। खासकर यह विधेयक यात्रियों, उनके सामान और यात्रियों के हितों की रक्षा करने वाला है। इस विधेयक में हवाई यात्रियों के मुआवजे की राशि को बढ़ाने का प्रावधान किया गया है और दुर्घटना में यात्रियों की मृत्यु पर गोल्ड फ्रैंक्स द्वारा मुआवजा देने का मानक बनाया गया है, जिसमें बीस हजार अमेरिकी डालर तक धनराशि सुनिश्चित की गई है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि अंतर्राष्ट्रीय वहन में विलम्ब के कारण यात्रियों को तमाम तरह की परेशानियां होती हैं, उसकी तरफ विशेष गौर करने की जरूरत है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान एक विशेष मुद्दे की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा, मुझे याद है कि इसी सदन में शून्यकाल में एक मामला उठा था कि जो यात्री हज के लिए जाते हैं, वहां से जब वे कोई सामान लाते हैं या खास तौर पर हज से पवित्र जल जमजम लाते हैं, उसमें यात्रियों को बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, क्योंकि अपनी धार्मिक भावनाओं के अनुकूल वे उस पवित्र जल को नहीं ला पाते हैं। इसके अलावा उनके बहुत से सामान को वहीं पर रखवा लिया जाता है, जिसके कारण उनका नुकसान भी होता है, उसका मुआवजा भी उन्हें नहीं मिलता और सामान मिलने में भी उन्हें काफी देरी होती है। हम समझते हैं कि मंत्री जी को इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, मैं मंत्री जी से अब उत्तर प्रदेश के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। मैं चाहता हूं कि इस विधेयक के माध्यम से कुछ अन्य समस्याएं आपके सम्मुख रखूं। लेकिन इसके पहले मैं आपको बधाई देना चाहता हूं कि आपके आशीर्वाद से एयर इंडिया की दिल्ली से इलाहाबाद और इलाहाबाद से दिल्ली की फ्लाइट शुरू हुई है। लेकिन आज एयरपोर्ट्स की क्या स्थिति है। चूंकि हम दुर्घटना और मौत के मुआवजे से संबंधित बात कर रहे हैं, इसलिए हमें इस तरफ विशेष ध्यान देना पड़ेगा कि हमारे एयरपोर्ट्स की क्या स्थिति है। अभी एयर इंडिया की जो नई फ्लाइट चली है, कानपुर में एक नीलगाय के टकराने से वह दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी। यद्यपि उसके यात्री सकुशल रहे और कोई बड़ी अप्रिय दुर्घटना नहीं होने पाई। लेकिन आज सोचने की जरूरत है कि हमारे एयरपोर्ट्स की क्या स्थिति है। वहां की चारदीवारी में कहीं न कहीं से कुछ लीकेज होगी, तभी हवाई पट्टी तक जंगली जानवर आया और वहां एक बड़ी दुर्घटना होने से टली है। इसलिए हमें इस ओर विशेष ध्यान देना है कि जहां भी प्राइवेट या सरकारी फ्लाइट्स चल रही हैं, कम से कम उन एयरपोर्ट्स को दुरुस्त करने की जरूरत है, तभी इस बिल का मकसद पूरा हो पायेगा। एयरपोर्टस की स्थिति के बारे में मैंने आपसे विस्तार से कहा। हमारे इलाहाबाद में एयरफोर्स का एयरबेस है[b17]।

वहां पर बड़ी दिक्कत होती है। कभी-कभी फ्लाइट की नाइट लैंडिंग नहीं होने दी जाती। उस समस्या के कारण फ्लाइट कैंसेल हो जाती है। हमने और माननीय सदस्य कुँवर रेवती रमन सिंह जी ने भी माँग की है कि इरादतगंज इलाहाबाद में बहुत पुराना एक छोटा एयरपोर्ट है, आपको ज़मीन भी मिल जाएगी, यदि वहाँ एक नया एयरपोर्ट स्थापित हो जाए तो मेरे ख्याल से तमाम यात्रियों को भी सुविधा होगी और तमाम दिक्कतों से निजात मिल सकेगी। एयरपोर्ट बमरौली के बगल में उमरी गाँव में है। चूँकि यह आपके मंत्रालय से संबंधित नहीं है, डिफैन्स मंत्रालय से संबंधित है, लेकिन उस पूरे गाँव का अस्तित्व खतरे में रहता है। कभी उनके रास्ते बंद कर दिये जाते हैं, कभी उनकी जमीनें अधिगृहीत की जाती हैं। ये तमाम दिक्कतें हैं। मैं ज्यादा कुछ न कहकर इस बिल पर बल देते हुए आशा करता हूँ कि जो चंद सुझाव मैंने आपके सामने प्रस्तुत किये हैं, आप उन पर विशेष ध्यान देते हुए कार्य करेंगे।

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Sir, I stand here to deliberate on the Bill, namely, Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007 piloted by the Minister. The main objective of this Bill is to propose amendments in the parent Act so as to accede to the Montreal Convention for the unification of certain rules for international carriage by air.

The Civil Aviation sector is developing fast, and more passengers are traveling by air. It is often said that Indians are flying as if they have never flown before. It is stated that around 4,32,89,000 people took to the skies in 2007 registering 32.15 per cent growth from the figure of 3,26,00,000 people in 2006. All airlines, except Jet, showed a growth ranging around 11.5 per cent.

As I had said earlier that the Civil Aviation sector is developing very fast, and more passengers are traveling by air. But some of them may not be having the awareness and the competence to understand the provisions of the Montreal Convention and this legislation. This Bill is to ensure swift compensation for death or injury to air travelers flying in and out of India in-line with the international norms. This Bill also seeks to bring the compensation for damage to baggage and air cargo at par with the provisions of the Montreal Convention of 1999. This will help avoid lengthy litigation.

The international legal regime called the Warsaw system governs the liability of airlines for injury or death of their passengers or destruction, loss or damage to baggage and cargo. It also covers the losses caused by delay in international carriage of passengers and their baggage or cargo. So far, India has ratified only two of the eight international instruments that are part of the Warsaw system, which are part of the Carriage by Air Act.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) started an initiative in 1994 to carry out a socio-economic study of the compensation levels following which the Montreal Convention was adopted in 1999. Since a large number of flights operate between India and several countries that have ratified the Montreal Convention, its accession by India is urgently necessary. But, is it true that it could create a situation where, for instance, those passengers whose journey originated from United States or United Kingdom would be entitled to much higher compensation compared to those whose journey originated from India?[r18]

Will the Government assure us that even after the enactment of this Amendment Bill, interests of Indian passengers will be at par with other passengers who are travelling to India from foreign destinations?

The Warsaw System had provided for four choices of legal jurisdiction for filing of claims by the passenger or his legal heir. These are: the place where the ticket was issued; the principal place of business of the airline; the destination of the passenger; and the place of domicile of the carrier. The Montreal Convention, which unified all rules including those under the Warsaw System and those governing compensation, adds a fifth jurisdiction which implies the place of domicile of the passengers provided the airline has a presence there, to which I think the domestic state holders had initially objected. We would like to get a reply from the Minister on this aspect. Thus, this would enable an Indian to file his claim in India even if the journey was

undertaken and ticket purchased outside India provided the carrier has a presence in India.

The Montreal Convention has been ratified by 78 countries of which 21 – I do not know whether some more have been added in between – have direct air links with India including high density routes with the United States, the United Kingdom, the Middle East, Canada and Japan. The Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007 also seeks to amend the Carriage by Air Act, 1972 that governs the rules of international carriage by air. The Bill which has been introduced is a two-tiered compensation regime for death or injury to passengers. If the accident is the fault of the carrier, then it has an unlimited liability. Otherwise, the carrier's liability is limited to 100 thousand special drawing rights or SDR, which comes to around Rs.60 lakh plus at the current conversion rate which is triple the rate under the earlier Convention.

The Bill very rightly changes the system for compensation of lost or damaged baggage. Under the Warsaw Convention, it was a weight based system. The Montreal Convention changes it to a maximum of SDR 1000, about Rs.63,000. According to ICAO, 79 countries have ratified and enforced the Montreal Convention including the United States, the European Union, Canada, Japan and China. Some countries ratified the Montreal Convention with specific amendments. For example, Canada excluded military air carriers; and the United States excluded international carriage by air performed by its Government on non-commercial purposes. However, most countries consider the Convention a necessary update to the global regime.

We are told that while the regime is an international regime, the Act provides for its applicability even for domestic passengers. There is a provision in the Carriage by Air Act, 1972, Section 8, under which a notification was issued making the same provisions applicable to even those passengers who are not international passengers. A similar provision, a parallel provision is included in Section 9 of this Bill. As this Bill applies to domestic carriers, the liability of domestic carriers will definitely increase. My apprehension is that passing of this Bill should not be a plea to increase the domestic fares. I would like to know the implication of the application of Montreal Convention on the fares in domestic sector.[KMR19]

Will the enhanced liability be borne by the operators or passed on to the customers? This, I have spoken only on the Bill. There are other issues relating to civil aviation, which many hon. Members have also dealt with. We are concerned when we are discussing the Bill. I have confined myself only to the provisions which are in the Bill. We need more airports. We need better facilities. The matter about airports authority, which looks after the airports, came up here before. The Minister is here and when we are discussing the position which are prevalent today in our country. Therefore, I would say, as I come from a State like Orissa, where Bhubaneswar airport is posted in the second lot to be developed and which is also drawing large crowds. A number of aircraft from different stakeholders are plying there. But the Minister has also announced while replying to a question some months back that Jharsuguda is also going to be developed. I would only urge taking the advantage of speaking on this Bill that we need to developed and also Jeypore which is in Koraput district, which is in the southern part of Orissa. These are the three airports which need to be upgraded and developed so that remote areas of Orissa, which have potentials to have air passengers, can also take advantage of .

SHRI VIJAYENDRA PAL SINGH (BHILWARA): I stand to support the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007. Actually, there is very little scope to speak on this because so far we have Act of 1972, the Carriage by Air and that really ratified the Hague Protocol. Before that we have the Warsaw Convention of 1929. We all now, one step ahead. Now, there is an international treaty of 1999 and that has been included. My question is this. From 1999 to this date, in these eight years, what is the position? Most of the 78 countries, that had ratified, were getting the compensation and the Indians were not. Thank God, there have not been any accidents, at least, in India! But there must have been accidents elsewhere, where Indians were also involved. What was the position? What was the compensation paid to those Indians, even if India had not ratified? We have lost very precious eight years. I would like to know from the Minister as to what was the position and as to how much compensation was paid to the Indians.

The other question relates to the domestic airlines. This is an international treaty and it covers all international airlines. I quote Chapter I, clause 45 of the Bill - scope of application - which states that within the territory of another State shall not be deemed to be international carriage for the purpose of these rules. What is the difference? Is the compensation less, if there is a death in the air, even if it is outside or inside? How much is it?[r20]

15.00 hrs.

Whatever compensation is to be given internationally, does it apply in the domestic airlines or not? I would like to know what the Minister is going to do about it.

There are other questions which have also come about. I would like to know from the hon. Minister, is there any difference between the first class passengers, business class passengers and an ordinary class passenger under the Montreal Convention. Is the compensation different or all of them are to be given the same compensation? That is a very valid point. He must answer that as well.

Thirdly, let me put across this that there are countries which are not signatories to the Montreal Convention. If an accident happens in a country which is a part and parcel of the Montreal Convention and has ratified it, what happens to that? And if an accident happens in a country which has not ratified that Convention, what will happen to that? Is there any way out for that? These are some of the questions that I wanted to put forth.

Lastly, let me congratulate the hon. Minister that in the four years that he has been the Minister of Civil Aviation – and not the military aviation – he has done a great work, although the infrastructure has to come up and there is always a gestation period. You cannot say that we are going to have an open sky system and policy and everything will be in line. But it takes time and we understand that. That is why, although the infrastructure is coming up, it will take time.

My last question is this. He has amalgamated the Indian Airlines with Air India. There are a lot of apprehensions especially in the minds of the staff of IA and AI, about their future and they do not know where they are going. Whatever they had been promised, they had not been given and these apprehensions must be looked into by the hon. Minister. Has he reviewed the amalgamation? Has that really benefited both the airlines? This must be cleared.

श्री राम कृपाल यादव (पटना): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे एक महत्वपूर्ण विधेयक पर चर्चा की अनुमति प्रदान की है। विमानवहन संशोधन विधेयक, 2007 के समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं।

मैं माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि इस बिल के माध्यम से उन्होंने एक उचित कदम उठाया है। हवाई यात्रा के दौरान घायल होने या मौत होने, सामान लापता होने या क्षतिग्रस्त होने की स्थिति में मुआवजा देने के लिए यह विधेयक लाया गया है। यह विधेयक 2007 में पेश किया गया था, जो 1999 की मांट्रियल संधि को प्रभावी बनायेगा। यह संधि उपरोक्त मुद्दों सहित यात्रियों के हितों से जुड़े अन्य मुद्दों से भी सम्बन्धित है। सरकार ने हाल ही में देश और विदेश के अन्य प्रमुख देशों के समान लाने के लिए संधि को लागू करने का फैसला लिया था। इसी संधि के प्रमुख प्रावधानों में मौत या घायल होने की स्थिति में मुआवजे को गोल्ड फ्रेंक्स के स्थान पर जो संधि के बाद 20 हजार अमेरिकी डॉलर देने की बात हुई थी, संधि में मृत्यु या घायल होने की स्थिति में अग्रिम भुगतान करने का प्रावधान है। निश्चित तौर पर यह विधेयक स्वागतयोग्य है।[R21] जिस तरह से आज बड़े पैमाने पर अपने देश और अपने देश के बाहर राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर विमानों की संख्या बढ़ रही है, निश्चित तौर पर उसी स्तर पर मैं समझता हूं कि दुर्घटना होने की भी संभावना बढ़ रही है।

महोदय, खास तौर पर हम देख रहे हैं कि अपने देश में विगत पांच से दस सालों में रोड कंजशन तो था ही, अब एयर कंजेशन भी हो गया है। पता नहीं माननीय मंत्री जी उस कंजेशन को दूर करने के लिए कौन से उपाय ढूंढ रहे हैं।

महोदय, आप पंजाब से आते होंगे, दिल्ली में दो घंटे तक ऊपर हवा में चक्कर लगाना पड़ता है, जितना समय दिल्ली आने और जाने में लगता है, उससे अधिक लैंडिंग में लग जाता है। क्या इस स्थिति पर आप विचार नहीं करेंगे? जिस तरह से आप एयर कंजेशन बढ़ा रहे हैं और उसके लिए उपाय नहीं सोच रहे हैं, तो क्या दुर्घटना नहीं होगी? दुर्घटना बढ़ने की पूरी तौर पर संभावना बढ़ रही है। आप यात्रियों को सुविधा मुहैय्या करा रहे हैं, अच्छी बात है। आप अपने स्तर पर विमानों की संख्या बढ़ा रहे हैं, लेकिन दुर्घटना की नौबत क्यों आए? दुर्घटना नहीं हो, इसके लिए आप क्या व्यवस्था कर रहे हैं? माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करें।

महोदय, मैं बताना चाहूंगा कि आज भी जब हम दिल्ली से पटना अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ जाते हैं, तो वहां का जो एयरपोर्ट है, वहां जब लैंडिंग होती है, तो ऐसा लगता है कि प्लेन को पटक दिया गया है। वहां एयरपोर्ट छोटा है, उसे बढ़ाने के लिए आप कौन से उपाय कर रहे हैं? कुछ वर्ष पूर्व वहां दुर्घटना हो गयी थी, जिसमें बीस से पच्चीस से अधिक लोगों की मौत हो गयी थी। मैं ऐग्जैक्ट नहीं बता पा रहा हूं। यह स्थिति आज भी बनी हुयी है। पटना शहर में मान लिया कि जगह नहीं है, आपने कई बार इस बारे में चर्चा की है, मुख्यमंत्री जी से भी आपने बात की है, लेकिन आखिर कब तक यात्रियों को खतरे में डालने का आप काम करेंगे? आप क्यों नहीं कोई ठोस उपाय निकाल रहे हैं? आप वहां क्यों नहीं कोई व्यवस्था कर रहे हैं? आप या तो वहां हवाई जहाज की यात्रा को बाधित कर दीजिए, बंद कर दीजिए, जिसमें कभी भी आदमी मौत के घाट चला जाता है। वहां के पायलट व्यक्तिगत रूप से मुझसे अनुरोध करते रहते हैं कि रामकृपाल जी कुछ करवाइए। पायलट्स ने कई बार बात की है। प्राइवेट एयर लाइन्स और इंडियन एयर लाइंस के पायलट व्यक्तिगत तौर पर मुझसे बात करते हैं। आज भी वहां असुरक्षा है। इसी तरह से देश के अन्य इलाकों में असुरक्षा है और कंजेशन हो रहा है। दिल्ली में आप अल्टरनेटिव व्यवस्था क्यों नहीं कर रहे हैं? मान लिया कि एयरपोर्ट पर ज्यादा लोड हो गया है, तो आप दूसरी वैकल्पिक व्यवस्था कीजिए, ताकि आसानी से आदमी जमीन पर उतर जाए। आदमी हवाई यात्रा इमरजेंसी में करता है। कोई आदमी बीमार है, परेशानी में है, लेकिन वह समय पर उतर ही नहीं पा रहा है। जहां तक मेरा अनुभव है, इनका कोई ऐसा विमान नहीं है, जो लेट न उड़ता हो। हो सकता है, खास तौर पर इनका ध्यान बिहार की तरफ कम रहता हो। वहां जितने जाने वाले प्लेन्स हैं, वे सब खटर-खटर और ढकर-ढकर वाले हैं। आप किसी में भी स्मूथली बैठकर नहीं जा सकते हैं। यह वहां की स्थिति है। इसलिए मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी आप बिहार और झारखंड की ओर ध्यान दें। हालांकि आपने झारखंड में नया एयरपोर्ट बनाने का काम शुरू किया है, पटना में भी कुछ ब्यूटीफिकेशन वगैरह हुआ है, मगर सुरक्षित लैंडिंग हो, इसकी आप व्यवस्था करें।

आप मुंबई में चले जाइए। जितने बड़े-बड़े शहर हैं, वहां लैंडिंग में आपको क्यू में लगना पड़ेगा। आप एक घंटे की परेशानी से बच नहीं सकते। इसलिए मैं चाहूंगा कि माननीय

मंत्री जी दुर्घटना ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : थैंक यू।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, अभी ही तो शुरू किया है। अभी तो आदि की बात कर रहा हूं, जब अंत करूंगा, तब थैंक यू होगा। अभी तो दो-तीन मिनट ही हुए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप छः मिनट से ज्यादा बोल चुके हैं।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, आपका आदेश सर्वोपरि है। अगर आप बैठने का आदेश देंगे, तो मैं बैठ जाउंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आप कांक्ल्यूड करिए।

â€¦(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : अभी तो पटना से स्टार्ट ही हुआ है। अभी हरियाणा जाना है, राजस्थान जाना है, मुंबई जाना है, प्रफुल पटेल जी के यहां जाना है।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : आप पैदल चलकर जा रहे हैं, जहाज की तेजी से जाइए। ...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is better if you confine yourself to your own constituency.

â€¦(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : पटना में कुछ नहीं किया, अपने संसदीय क्षेत्र में कुछ नहीं किया, आप क्या बोलेंगे? आप तो कुछ किए ही नहीं। आप तो बेकार मंत्री बनकर रह गए। आप कुछ करते, तो आपका नाम लेते।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing, except whatever Shri Ram Kripal Yadav says, will go on record.

(Interruptions) â€¦*

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं कि आपने नया तेज प्लेन शुरू कराया है। [p22] हाल ही में पटना से जो यात्री हज करने के लिए गए, वे लोग आ गए लेकिन उनका सामान नहीं आया। वहां रोज मुर्दाबाद, जिन्दाबाद के एजीटेशन हो रहे हैं। हमें उसे फेस करना पड़ रहा है। बड़ी तादाद में हज यात्रियों को इस बार जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है, आप उसकी तरफ ध्यान क्यों नहीं दे रहे हैं। आपने इस बात की छानबीन क्यों नहीं की कि क्या वजह हुई कि हज यात्रियों को इतनी दिक्कतों का सामना करना पड़ा। जब से उन्होंने जाना प्रारंभ किया, तब से आखिर तक एक भी हज यात्री का सामान नहीं आया, यहां तक कि पवित्र जमजम या तबर्रुख, जिसे हम प्रसाद कहते हैं, वह भी नहीं आ पाया। लोगों का सामान यहां गया, वहां गया। आप अपनी रैपुटेशन खुद खराब कर रहे हैं। वे लोग प्राइवेट एयर बस से जाने की सोच रहे हैं, शायद हज कमेटी के लोगों ने तय भी किया है। आप क्यों अपना नुकसान उठा रहे हैं। आप इस बारे में कुछ व्यवस्था करवाइए, स्मूथ रन करवाइए, लोगों का विश्वास है, आज के फास्ट युग में लोगों की आवश्यकताएं भी हैं। माननीय गृह राज्य मंत्री कह रहे थे कि फास्ट होइए।

** Not recorded*

फास्ट कैसे होंगे, आप चलने देंगे तब होंगे। अड़ंगा लगाने का काम कर रहे हैं, अपना विश्वास खो रहे हैं। आप यंग हैं, एनर्जेटिक हैं, आप में काम करने की क्षमता भी है, आप अच्छा काम भी कर रहे हैं, लेकिन थोड़ा और अच्छा और व्यवस्थित ढंग से काम कीजिए, लोगों का विश्वास जीतिए और बिजनेस बढ़ाइए। दुर्घटना की नौबत नहीं आए, उसके लिए पूरे तौर पर उपाय कीजिए। पटना की तरफ आपका ध्यान जरूर जाए, पटना के लिए आलटरनेटिव व्यवस्था जरूर कीजिए ताकि हम सुरक्षित उड़ सकें, आ और जा सकें। ठंड के दिनों में यह फ्लाइट लेट, वह फ्लाइट लेट, प्लेन कब जाएगा, कब आएगा, पता ही नहीं चलता। इतना आधुनिकीकरण हो रहा है, लेकिन आप कुछ विशेष व्यवस्था नहीं करवा रहे हैं ताकि बरसात, आंधी-तूफान और कोहासा में भी प्लेन चल सके। मैं समझता हूं कि इन तमाम बातों की ओर आप निश्चित तौर पर गौर कर रहे होंगे और जब जवाब देंगे तो इसकी आलटरनेटिव व्यवस्था करेंगे। यात्रियों को सुचारू रूप से कैसे लाभ पहुंचाने का काम करेंगे, लोगों की यात्रा स्मूथ हो सकेगी और आपका अधिक से अधिक व्यापार बढ़ पाएगा, इसकी तरफ आप जरूर ध्यान देंगे।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ इस विधेयक का समर्थन करते हुए हम अपनी बात समाप्त करते हैं।

श्री मो. ताहिर (सुल्तानपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। इस सदन में विमानवहन विधेयक, 2007 जो प्रस्तुत किया गया है, उसके समर्थन में मैं अपनी पार्टी बीएसपी की ओर से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस विधेयक में यात्रियों की दुर्घटना एवं मृत्यु और उनके सामानों की क्षति एवं सामानों के लापता होने पर मुआवजा देने की बात कही गई है, हम अपनी पार्टी की ओर से इसका स्वागत करते हैं। मंत्री जी की सोच बेहतर है। मंत्री जी ने जो इस विधेयक को पेश किया है, वह जनहित में बहुत बेहतर है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करता हूं कि हमारे लोक सभा क्षेत्र सुल्तानपुर में जो ब्रिटिश टाइम का खूबसूरत एयरपोर्ट बना हुआ है, उसका नवीनीकरण करवाने का काम करेंगे। पूर्वी उत्तर प्रदेश के सुल्तानपुर जिले में बहुत ही बेहतरीन और खूबसूरत एयरपोर्ट है। प्रतापगढ़, अम्बेडकर नगर, आजमगढ़, फैज़ाबाद इसका मरकज़ है। बनारस से लखनऊ की दूरी का सैंटर है। अगर आप इसे बना देंगे तो इससे आपकी इनकम बढ़ेगी। आजमगढ़, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़ और जौनपुर के लोग बड़े पामाने पर फॉरेन में रहते हैं और मुम्बई और कोलकाता में लोग रोजी-रोटी के लिए गए हुए हैं। उन्हें आने-जाने में सहूलियत हो जाएगी। यदि

आपकी विशेष नजरें इनायत हो जाएं तो बहुत एहसान होगा। आपके रहते हुए यह काम हो जाएगा, भविष्य में हम नहीं जानते कि क्या होगा, लेकिन हमें आपसे बड़ी उम्मीद है कि आप हमारे सुल्तानपुर की ओर विशेष नजरें इनायत करेंगें।

इस बार हज यात्रियों को बहुत दिक्कत का सामना करना पड़ा, उनके साथ बड़े पामाने पर चीटिंग हुई, उनके साथ मिसबिहेव किया गया, गल्फ कंट्रीज में भी उनके साथ बहुत मिसबिहेव हुआ, यहां एयरपोर्ट के अधिकारियों और कर्मचारियों द्वारा उनके साथ मिसबिहेव किया गया।[N23] इसलिए आगे भविष्य में इसकी पुनरावृति न हो। आप अच्छी सोच, सकारात्मक सोच के इंसान हैं। हमें आपसे और केन्द्र सरकार से बड़ी उम्मीद है कि भविष्य में ऐसी पुनरावृति नहीं होगी। खासतौर से जो मुस्लिम समाज के लोग बाहर जाते हैं, वे बड़ी उम्मीद करते हैं कि सरकार हमारे साथ इंसाफ करेगी, न्याय करेगी। इस विधेयक का समर्थन करते हुए हम आपके माध्यम से दोबारा अपील करना चाहते हैं। हमारी पार्टी आप पर विश्वास करती है। हमने आपको सहयोग किया है। हम उम्मीद करते हैं कि आप हमारे यहां एयरपोर्ट का नवीनीकरण करने और प्लेन चलाने का काम करेंगे। हम इस यकीन और विश्वास के साथ इस बिल का समर्थन करते हैं।

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सिविल एवीएशन मंत्री श्री प्रफुल्ल पटेल द्वारा पेश किये गये इस कैरिज बाय एयर अमेंडमैंट बिल, 2007 का हृदय से स्वागत करता हूं। अभी कई सम्मानित सदस्यों ने यहां समस्याएं रखीं जैसे हज यात्रियों के साथ हुआ। हम कई बार टेलीविजन में देखते हैं कि कई पैसेंजर्स बार-बार इस बात की कम्पलेंट करते हैं कि उनका सामान चोरी हो गया या सफर में उन्हें असुविधाएं हुईं। मैं माननीय मंत्री का अपनी ओर से, इस सदन की ओर से, भारतवर्ष से या बाहर से आने वाले यात्रियों की ओर से आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि उन्होंने एक बड़ा महत्वपूर्ण कार्य किया है। जैसा आपने इसमें लिखा है कि

> "The legal regime governing the liability of air carriers for injury or death of passengers, for destruction or damage or loss or damage to baggage and cargo and losses caused by delay in international carriage is set out in a number of international instruments."

यह बड़ा महत्वपूर्ण विषय है। जो पैसेंजर्स सफर करते हैं, उनको सुविधा देने के लिए यह एक प्रयत्न हुआ है। इसके लिए आप विशेष बधाई के पात्र हैं। दूसरा,

> "As the limits of liability were considered to be inadequate, the International Civil Aviation Organisation took the initiative and carried out a socio-economic study with a view to revising the levels of compensation and modernizing the existing liability provisions."

इसके अलावा इसके लिए अमाउंट रखा है।

> "The amount of compensation for death or injury has been enhanced to 1,00,000. Special Drawing Rights (SDRs) instead of Gold Francs which after conversion came to US$ 20,000".

एक और महत्वपूर्ण बात है कि सफर के दौरान, अगर बोर्डिंग के बाद मृत्यु होती है, तो उसे भी कम्पेनसेशन मिलेगा। अभी माननीय संसद सदस्य श्री वी.पी. सिंह जी कह रहे थे कि जो डोमेस्टिक फ्लाइट्स हैं, उनमें भी इस व्यवस्था को और बढ़ाया जाये, तो जो हमारे डोमेस्टिक एयर ट्रैवलर्स हैं, पैसेंजर्स हैं, उनको भी इससे लाभ मिल सकेगा, क्योंकि उनको भी इन असुविधाओं का सामना अक्सर करना पड़ता है। मैं ज्यादा समय न लेते हुए कहना चाहूंगा कि अभी पूर्व मंत्री जी बोल रहे थे। [MSOffice24]

आपके जमाने में जब एनडीए की सरकार थी, मुझे दिल्ली एयरपोर्ट पर जाने का मौका मिला। उस समय मैंने वहां देखा कि जगह-जगह पर बकेट्स रखी हुई हैं, पूछने पर मुझे बताया गया कि उन जगहों पर छत टपकती है। उस समय ऐसी स्थित वहां थी।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : अपकी सरकार द्वारा ही वह बनवाया गया था।

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : लेकिन उसकी व्यवस्था तो आप ही देख रहे थे।

मगर आज चार साल के अंतराल में एयरपोर्ट्स की व्यवस्था में सुधार आया है, चाहे यह सुरक्षा की बात हो, विकास की बात हो या फिर लुक की। मुझे कई बार विदेश जाने का अवसर मिल है, पहले विदेशों के एयरपोर्ट्स और हमारे एयरपोर्ट्स में बहुत बड़ा अंतर दिखता थे, लेकिन आज दिल्ली, चेन्नई, बंगलौर, मुंबई आदि स्थानों पर इन्टरनेशनल स्टैण्डर्ड के एयरपोर्ट्स बन रहे हैं। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। जैसा कि पूर्व मंत्री जी कह रहे थे कि उनके वक्त में 55 हजार फ्लाइट्स थीं, उनकी संख्या आज एक लाख से ज्यादा हो गयी है, इससे हमारे यात्री लाभान्वित हो रहे हैं। यह बहुत बड़ी उपलब्धि है। साथ ही, आज हर वर्ग के यात्री हवाई जहाज से यात्रा करने की बात सोच सकते हैं। एक जमाना था जब केवल बड़े लोग हवाई जहाज से चलते थे। आज किराए में कमी आई है, कंप्टीशन बढ़ गयाहै और सर्विसेज बढ़ गयी है, बहुत सी एयरवेज हैं जिससे लोग कम पैसे देकर यात्रा कर सकते हैं। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, आगरा एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। आप जानते हैं कि वहां पर पूरे विश्व से पर्यटक आते हैं। इसी तरह मथुरा, जहां से मैं आता हूं, भगवान राधा-कृष्ण की जन्मस्थली है। वहां प्रति वर्ष पांच करोड़ से सात करोड़ यात्री आते हैं। इसे 33 किलोमीटर दूर घना बर्ड सैंक्चुरी है, वहां प्रति वर्ष बहुत से पर्यटक आते हैं। इस पक्षी विहार में साइबेरिया तक से पक्षी आते हैं। That is one of the best bird sanctuaries in our country....(*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI M.M. PALLAM RAJU): But there is a danger of bird hits.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : आगरा, मथुरा और घना बर्ड सैंक्चुरी को देखते हुए, वहां बड़ी संख्या में पर्यटकों और विदेशियों के आवागमन को देखते हुए वहां एयरपोर्ट की जरूरत है। फिरोजाबाद में चूड़ियों के कारखाने हैं और वहां से पूरे विश्व में कांच का सामान जाता है। वहां पर आगरा एयरपोर्ट सिटी से घिरा हुआ है और यह एयरपोर्ट एयरफोर्स का है। इसलिए मैंने रिक्वेस्ट की थी कि आगरा और मथुरा के बीच में एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट स्थापित होना चाहिए क्योंकि पूरी दुनिया से वहां पर यात्री आते हैं। इसलिए मैं सदन के माध्यम से आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि वहां पर एक एयरपोर्ट बनाया जाए। इस बारे में माननीय मंत्री जी का एक पत्र प्राप्त हुआ था जिसमें उन्होंने बताया था कि उत्तर प्रदेश सरकार को मंत्री जी ने यह लिखा है कि अगर उनको वहां पर पांच किलोमीटर लंबी और 3.5 किलोमीटर चौड़ा भूखण्ड उत्तर प्रदेश सरकार उपलब्ध कराए तो वहां पर एयरपोर्ट खोलने के लिए तैयार हैं। इस बारे में मैंने माननीय मुख्यमंत्री जी को भी लिखा है और मैं आपसे भी आग्रह करूंगा कि आप पुनः माननीय मंत्री जी को इसके लिए लिखें।

इन्हीं शब्दों के साथ, ज्यादा समय न लेते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देते हुए इस बिल का समर्थन करता हूं।

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत विमानवहन (संशोधन) विधेयक, 2007 पर चर्चा हो रही है। यह एक अच्छा विधेयक है और मैं अपनी पार्टी शिव सेना की ओर से इसका समर्थन करता हूं। एक साल तक यह विधेयक पेंडिंग था। आज मंत्री जी ने इसे पेश किया है, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

विमानवहन अधिनियम, 1972 में और संशोधन करने वाला जो यह विधेयक है, 1999 में मांट्रियल में विमान दुर्घटना होने पर मुआवजा देने और सामान की क्षति पूर्ति को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है। इस विधेयक में प्रावधान है कि विमान यात्रा के समय कोई दुर्घटना होने पर किसी की मृत्यु हो जाए या सामान की क्षति हो जाए तो उसके लिए मुआवजा देने के बारे में स्वीकृति प्रदान करना है। यह एक अच्छी बात है और हम इसका समर्थन करते हैं। इस बिल के पारित होने के बाद यात्रियों और उनके सामान की क्षति होने पर मुआवजा दिया जाएगा। इसे हम एक व्यावहारिक और सराहनीय कदम मानते हैं। हवाई यात्रा के समय यात्रियों की मृत्यु और सामान क्षति होने पर मुआवजा देने का जो प्रावधान सुनिश्चित किया गया है, उसमें मूल्य वृद्धि के आधार पर बढ़ोतरी की भी बात कही गई है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

उपाध्यक्ष जी, इसके साथ ही मैं कुछ बातें घरेलू एयरपोर्ट्स के बारे में कहना चाहूंगा। इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया के के विलय के बाद हमने सोचा था कि सर्विस अच्छी होगी, लेकिन ऐसा कुछ देखने में नहीं आ रहा है। इंडियन से हम सांसद लोग यात्रा करते रहते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि अब इसकी सेवार पहले जैसी नहीं रही। हम लोग इस बिल के माध्यम से सामान क्षति के बारे में बात कर रहे हैं। अगर देखा जाए तो एयर इंडिया या इंडियन एयरलाइंस में सामान की क्षति की घटनाएं होती रहती हैं। जब इनका विमान एयरपोर्ट पर उतरता है तो यात्रियों को अपने बैगेज के लिए आधा-आधा घंटा तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है। यह कोई अच्छी बात नहीं है। इसमें सुधार होना चाहिए। मंत्री जी महाराष्ट्र से आते हैं, उन्होंने एवीशिएन के क्षेत्र में डायनैमिक स्टैप उठाए हैं, उसके लिए हम उनका स्वागत करते हैं। उन्होंने चीप फेयर जैसी कई सुविधाओं को भी शुरू किया है, जिससे हवाई यात्रा काफी सरल हो गई है और सस्ती भी हो गई है।

अभी जैसा कि राम कृपाल जी भी कह रहे थे कि दिल्ली और मुम्बई के एयरपोर्ट पर जहाजों को दो-दो घंटे तक आकाश में घूमना पड़ता है, क्योंकि जगह नहीं मिलती, उस तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए। अगर कोई मंत्री प्लेन में होता है, तब तो इस बात का खयाल रखा जाता है, अन्यथा ट्रैफिक कंजेशन के कारण यात्रियों को काफी दिक्कत होती है। इस पर आप कंट्रोल करने का काम करें।

आपने दिल्ली और मुम्बई के एयरपोर्ट्स का निजीकरण किया है। वहां पर आज भी लोकल लोगों को रोजगार नहीं मिलता। लोकल लोगों को ये प्राइवेट वाले बाहर कर देते हैं और बाहरी लोगों को इम्प्लायमेंट देते हैं। हमारे महाराष्ट्र में जीवीके कम्पनी की मोनोपली चल रही है। वह लोकल लोगों को मराठी लोगों को निकाल रही है और बाहरी लोगों को ले रही है, जिसका हम लोग विरोध कर रहे हैं। इसमें मैं कहना चाहूंगा कि चाहे जीएमआर हो या जीवीके हो या डीजीसीए हो, सरकार का जरूर कंट्रोल होना चाहिए। मुम्बई में प्राइवेट कम्पनी द्वारा वहां स्लम को उजाड़ने और जमीन हथियाने की कोशिश की जा रही है, जो उचित नहीं है। जब श्री अटल बिहार वाजपेयी प्रधान मंत्री थे, तब उन्होंने मुम्बई में छत्रपति शिवाजी की प्रतिमा का अनावरण किया था। उस कार्यक्रम में माननीय बाला साहेब ठाकरे जी और कई मंत्री भी मौजूद थे। उस बुत को भी वहां से हटाने का प्रयास इस कम्पनी द्वारा किया गया था। जब इस बात को लेकर वहां की विधान सभा में हंगामा हुआ, तब जीवीके वाले डर गए। मुम्बई में छत्रपति शिवाजी एयरपोर्ट है और दूसरा नाम जीवीके का बन रहा है, वह इतना महत्वपूर्ण नहीं है, जितना कि छत्रपति शिवाजी एयरपोर्ट है। वह नाम बड़ा होना चाहिए। इसलिए इस पर भी आपको ध्यान देना चाहिए।

कई माननीय सदस्यों ने हज यात्रा और यात्रियों के बारे में कहा है। यह अच्छी बात है कि कोई धार्मिक यात्रा पर जाता है और लोग उन्हें एयरपोर्ट छोड़ने आते हैं। लेकिन मैं एक बात हिन्दू भाइयों के लिए कहना चाहता हूं।[R25] आज वाराणसी के लिए प्लेन कब लैंड करता है, साढ़े दस या ग्यारह बजे के बाद लैंड होता है और चार बजे के पहले सारे उड़ते हैं। हर हिंदू को एक बार तो वाराणसी जरूर जाना चाहिए। काशी-विश्वनाथ बाबा के दर्शन करने चाहिए, बनारस के दर्शन करने चाहिए लेकिन वहां से चार बजे के बाद कोई प्लेन उड़ता नहीं है और दस या ग्यारह बजे के पहले लैंड नहीं करता है। जैसे हज-यात्रियों को सुविधा दी है वैसे ही आपके कार्यकाल में कम से कम इसके लिए भी सुविधा दीजिए। इससे आपकी धार्मिकता भी बढ़ेगी और हिंदुओं को न्याय मिलेगा।

मैंने जो विखलठाणा एयरपोर्ट का विषय उठाया था, उसे अपग्रेड करने के लिए आपने मदद की, उसके लिए धन्यवाद। उसके नामकरण के बारे में, जीरो-आवर में मैं बोलने वाला था। मैंने जो विखलठाणा एयरपोर्ट का नाम "राजे सम्भाजी भोंसल"ो रखने की विनती की थी, वह मैं जीरो-आवर में, आपके सामने बोलने वाला था लेकिन जीरो-आवर में मेरा नाम आया नहीं। अभी शाम को मैं यह विषय लेने वाला हूं। मैं आपसे विनती करूंगा कि इसपर भी आप विचार करें। काशी के दर्शन के लिए, जैसे हज वालों को सुविधा देते हैं वैसी ही सुविधा देने की विनती मैं आपसे करता हूं।

SHRI C.K. CHANDRAPPAN (TRICHUR): Mr. Deputy Speaker, Sir the Carriage by Air (Amendment) Bill is required because of the fact that we have decided to accept the Montreal Convention 1999.

Sir, it is good that we are making this legal regime governing the liability of air carriers for injury or death of passengers, for

destruction or damage or loss etc. more up-to-date. But, Sir, here while initiating the discussion, an issue was raised that this Convention was accepted in 1999 and why after 1999 we have not amended our legislation suitably to incorporate amendments. Now, in 2008, we are bringing this amendment. Probably, BJP was in power at that time. They have not done it. Now, the UPA Government is in power and they are doing it at the fag end. By delaying this legislation, I would like the hon. Minister to explain whether we have lost considerably because we are now going in for a new regime by which the passengers would benefit more than what they used to do. ...(*Interruptions*)

15.33 hrs.

(Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

But this delay probably would have cost the country and the passengers much, whoever was responsible for the delay. Now, in any case, this amendment is good and we are supporting it.

Sir, taking this opportunity, I would like to congratulate the hon. Minister because he has introduced a new direct flight from Delhi to Cochin and Trivandrum. ...(*Interruptions*)

SHRI PRAFUL PATEL: They are supporting you.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : I am supporting you. But I would request the hon. Minister to see that in this flight the service is kept better including food and everything. Probably, this is the longest domestic flight that we have. I do not think there is any flight which is flying longer than this.[a26] So, adequate care should be taken. That is my request.

Another thing is regarding a request that is pending before you from the Kerala Government and the Cochin Airport Company. That is about starting a new Airlines under the auspices of the Cochin Airport Company mainly to fly between the Gulf countries and Cochin or from the Airports in Kerala. You know the reason because most of the passengers flying in that route are from Kerala. That is an area where a lot of complaints are there about air fare. During the peak season, the air fare is enhanced indiscriminately by the air companies. ...(*Interruptions*) There are many requests.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : Sir, why should I conclude now?

MR. CHAIRMAN: Please conclude within five minutes.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : I will conclude. It seems that your friend will be given an opportunity to speak now. So, I will not speak more. I will take only two or three minutes.

So, I would request the hon. Minister to consider that request favourably. Maybe, you may have to relax a little bit the rules that are existing now. But that will be a big favour that you will be doing for Kerala.

You have opened two Airports – one in Hyderabad and another in Bangalore. The approach roads are pretty bad. It seems that the existing, old Airports are getting abandoned due to some conditions. But I have a proposal. I do not know whether that will be acceptable to you or not. We have not enough pilots to run the aircraft. We are getting the foreign pilots and all that. Why do we not start in these two Airports with all the facilities that you have two institutes to train the pilots? It will be a big service for the country. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : I am stopping at this. I am under various pressures from the Chair and from this side also. So, I would request the hon. Minister to consider this. I conclude with these words because my friends are pressing me.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, I have to make some suggestions....(*Interruptions*) How far, it is practicable, it is a matter for the hon. Minister to decide. We have certain Conventions with regard to air traffic...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You should not try to dictate the Chair. You have to do your duty.

...(*Interruptions*)

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : As I said earlier, we have certain Conventions with regard to air traffic. The first one was the Warsaw Convention of 1929. They agreed to it. Secondly, it was followed by the Hague Protocol in 1955 also. Even then, we did not have a separate law of ours. So far as air traffic is concerned, we brought in the first law in 1972. That is the law for the time being in force. Now, he has brought in a new amendment to the original Act of 1972.

This amending Bill is primarily intended to give legal status to the Montreal Convention which was held on May 28, 1999, if I am correct. So, it is for giving the legal status or legal footing to all those decisions. We have also agreed to the Montreal Convention. According to that Convention, this Bill has been brought forward.

In the first place, we are at the age of privatization. Recently, the Government of India, the Cabinet, has also taken a decision to allow private aircraft to fly through private Airports. A number of private Airports will come into play now. This Act is not applicable to them. This is a State Act. If you go through the clauses of this Bill, you will find that the main tendency is to exonerate the Carrier.[R27]

It is quite natural that if you encourage private people in operating aircraft, they will definitely give preference to their non-liability. In that context, while reading through the Bill, it appears that the carriers are given non-liability. I have gone through all the sections, but time is not available for me to speak on all of them. If you read section 4 (a) (ii) of the Bill, all the signatories of the Montreal Convention, with the date of enforcement of this Convention, are included in the Part III of the Annexure. The private agencies do not come into play. This Act is not applicable to them also. We will have to frame some rules or bring in some Act to make the private agencies and operators accountable. We do not know whether we will be able to make amendments to this Act or not. But, in the normal course, it will not be possible. But there are certain things which you must consider. Suppose, we travel in our aircraft and we end up. I am reading section 18, sub clause (2) which says: "However, the carrier will not be liable for an act of public authority carried out in connection with entry, exit or transit of the cargo." When we are entering the flight, the security people are also doing the job. If they go wrong, we will not get any compensation. Who is liable? Here in India, 'public authority' means 'security people'. We are putting all this cargo with the security people. If they go wrong, there is no accountability.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. You have already exhausted four minutes. You have only one minute.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : I am speaking about the lives of Indian citizens who travel by the aircraft. So, this is the procedure. If an accident happens due to the negligence of the security people, you will not get a pie as compensation. If an act of war or armed conflict happens, suppose, we land in Colombo where LTTE is active; we will not get any compensation even if we lose our life in the carrier. That is the position available in this Act. Another section says, "The carrier shall be liable for damages sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking." No other damage is covered here. The Western developed countries might have included a provision such as this because they want rich and moneyed people to come into operation in this field. So, this can attract private people into this field. We are not in a position to do that. [MSOffice28]

[R29]

The poor Indian citizens will not get a pie if this Bill is passed. This is my humble submission.

Sir, there are many things which I can point out here. I do not know whether it is possible for the Minister to make some arrangement to see that these people are also made liable. I am not finding fault with the Minister. He has done his duty. He is amending this Act in such a way to meet the requirements of the Montreal Convention. But we will have to think over the aspect of passengers travelling in the aircraft or their claimants getting damages in the event of any accident. If something happens due to the fault of somebody else in the operation, the passengers will not get a single pie. The passengers do not commit any act of negligence or omission in entering the flight. If at all there is any omission or negligence, it will be done by the State authority, but nowhere is it stated that the State authority is liable for damages. Will the State authority take the liability? Suppose an omission or some mischief is committed by a security staff and I am travelling by that flight, my descendents will not get any compensation. Will the Central Government pay the compensation in that case?

Then, clause 33 (1) says:

"An action for damages shall be brought, at the option of the claimant of damages, in the territory of one of the

State Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination."

Sometimes, the accident may occur in some other country and the poor man will have to go to that country and file a suit in the court there for getting the compensation. But he will have to prove that the carrier is liable. Then only the court will have the jurisdiction to take up the case. The first thing to prove is that the accident occurred due to the negligence of the carrier only or his authorized agent only or the contracting party only. So, the claimant is put to the task of providing that the carrier alone is liable. That is the position.

Sir, I do not know what exactly is the amount of damage or compensation the claimant will get. In clause 22 (1) of the Bill, it is stated that in the case of damage caused by delay as specified in rule 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4,150 Special Drawing Rights.

There are many other things which are not in the interests of passengers traveling in aircraft. Clauses 23 and 31 of this Bill will have to be amended in such a way as not to put the burden of proof on the claimant. That should not be there. This must be looked into by the Minister. I do not know how far it is possible for the Minister to take a decision on this because he is merely incorporating the provisions of the Montreal Convention in this Bill. In the case of the United States of America, it is all right. But the situation in India is different. The burden of proof and liability provisions must be changed to suit the Indian conditions.

These are some of the remarks which I have to make before this House for the consideration by the Government. I would request that necessary steps should be taken to bring further amendments so as to make this Act more meaningful. With these words, I conclude my speech.

[R30]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदय, विमानवहन (संशोधन) विधेयक, 2007 पर सदन में चर्चा चल रही है। इस बिल के खिलाफ कोई नहीं बोला है। हम भी इस बिल के विरोध में नहीं बोल रहे हैं। यह बिल अच्छा है। यात्रियों के बाहर जाने पर सामान का अगर नुकसान हो जाए, किसी की मृत्यु हो जाए या घायल हो जाए तो उसे मुआवजा देने की बात इसमें कही गई है। यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन सिर्फ मुआवजा देने पर चर्चा हो रही है, जबकि इस पर विस्तार से चर्चा होनी चाहिए थी। यहां बहुत छोटे दायरे में चर्चा हो रही है। किसी भी विषय पर चर्चा करते समय यदि उसकी मूलभूत चीजों पर चर्चा नहीं होगी तो उसका कोई मतलब नहीं रहता है। इसलिए इसकी आधारभूत संरचना को भी चर्चा में शामिल करना चाहिए था, चर्चा में इसकी सुख-सुविधा को शामिल करना चाहिए था और चर्चा में इसकी सुरक्षा को भी शामिल करना चाहिए था। लेकिन यह बहुत सीमित बिल है और चूंकि सभी लोगों ने इसका समर्थन किया है, इसलिए हम भी इसका समर्थन कर रहे हैं। इसमें कोई मतभेद नहीं है। लेकिन एक बात हम बताना चाहेंगे कि जो लोग हमारे देश से बाहर जाते हैं तो वहां जो आब्रजन काउंटर्स हैं, उनकी संख्या कुल 28 है और इन 28 काउंटरों में से 18 काउंटर्स गृह मंत्रालय के जिम्मे हैं। जब इन 18 काउंटर्स के माध्यम से यात्री निकलते हैं तो पांच सौ, छः सौ और सात सौ फीट तक लम्बी लाइनें लग जाती हैं। जब तक आप काउंटर्स नहीं बढ़ायेंगे तो यात्रियों की सिक्युरिटी के दृष्टिकोण से यह अच्छा नहीं है। हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि काउंटर्स की संख्या को आपको बढ़ाना चाहिए।

सभापति महोदय, दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि जैसे दिल्ली हवाई अड्डा है। पहले जैसे अनुमान किया गया था, उसी के हिसाब से 1.30 करोड़ लोगों के आवागमन के हिसाब से यहां इंफ्रास्ट्रक्चर व्यवस्था की गई थी। लेकिन अब अंदाजा लगाया जाता है कि 2.30 करोड़ लोगों का आवागमन यहां से होता है तो वैसी परिस्थिति में यहां जो इंफ्रास्ट्रक्चर है, उससे काम कैसे चलेगा। यहां टर्मिनल की कमी है, यहां रनवेज की वही स्थिति है। आप और हम इसके भुक्तभोगी हैं। मंत्री जी, पहले जब हम लोग यात्रा करते थे तो इंडियन एयरलाइंस से टेलीफोन आ जाता था, यानी कि विमान में विलम्ब होता था तो सांसदों को सूचना दे दी जाती थी और हम लोग उसी समय के हिसाब से जाते थे। लेकिन अब कोई सूचना निजी कंपनी तो देती ही नहीं हैं, लेकिन जो सरकारी कंपनियां हैं, वे भी सूचना नहीं देती हैं। जब हम लोग एयरपोर्ट पर पहुंच जाते हैं तो घंटा, दो घंटे और कभी-कभी छः घंटे तक फ्लाइट लेती है और वे इसके लेट होने के बारे में एक बार में नहीं बताते हैं कि कितनी देरी से विमान चलेगा। वे बताते हैं कि 20 मिनट, आधा घंटा लेट है और इस तरह से कहते-कहते छः-छः घंटे बीते जाते हैं। इसके कारण न उधर से आना बनता है और न कहीं जाना बनता है और छः-छः घंटे इंतजार करना पड़ता है। इसलिए जब तक आप यात्रियों की सुविधा पर ध्यान नहीं देंगे तो कैसे काम चलेगा। एयरपोर्ट पर सामान भूल जाने से ज्यादा कष्ट इसमें होता है।

महोदय, पटना से रात में एक जेट एयरवेज की फ्लाइट आती है। श्री राम कृपाल यादव उसी से यात्रा करते हैं। अक्सर लेट चलती है और जब यहां पहुंचती है तो दो घंटा लेट होती है और इस वजह से पूरा पंजाब, हरियाणा और राजस्थान रात में भ्रमण करते रहते हैं। रात के समय बाहर कुछ नहीं दीखता है, लेकिन लाइट्स जरूर दीखती हैं। जब किसी शहर की तरफ प्लेन बढ़ता है तो जगमगाहट दिखाई देती है। मंत्री जी, इससे आपके ईंधन का भारी नुकसान होता है। हमने एक पत्रिका में पढ़ा था, उसमे बताया गया था कि जब कोई प्लेन एक मिनट चलता है तो उस पर 120 डालर खर्च होते हैं। यानी लगभग 4800 रुपये प्रति मिनट का नुकसान होता है और प्रतिदिन 160 किलोग्राम कार्बन डाईऑक्साइड भी उससे पैदा होती है। इस तरह से एक तरफ जहां आपके ईंधन का नुकसान होता है और ईंधन के लिए आप दूसरे देशों पर निर्भर करते हैं और उसने पूरे साल के जो आंकड़े निकाले थे, उसके हिसाब से 1460 करोड़ रुपये का नुकसान होता है। मैं समझता हूं कि इतने पैसे में आप कई एयरपोर्ट्स बना सकते हैं। इस नुकसान की भरपाई आपको करनी पड़ेगी और दूसरी तरफ जो कार्बन डाईऑक्साइड पैदा होती है, उससे पहले ही प्रदूषण के खिलाफ इस देश में हाय-तौबा मची हुई है। इसी कारण से बसें तक बंद कर दी गई हैं। लेकिन आपके जहाजों के द्वारा जो कार्बन डाईऑक्साइड पैदा होती है, मानव शरीर को उससे काफी नुकसान होता है। मैं समझता हूं कि इन सब चीजों पर भी गौर करने की भी जरूरत है। इसके अलावा फ्लाइट्स में खान-पान की स्तर भी बहुत गिरा हुआ है। सबसे अधिक दुर्भाग्यपूर्ण बात मैं बताता हूं कि आप किसी भी रूट पर चले जाइये, हिन्दी की पत्र, पत्रिका तक आपकी फ्लाइट्स में नहीं होती है[b31]। चाहे वह निजी कंपनी हो या सरकारी कंपनी हो। एक तरफ साल में एक बार आप हिन्दी पखवाड़ा मनाते हैं हिन्दी के उत्थान और विकास के लिए, वहीं दूसरी तरफ आपके विमान में कहीं हिन्दी का अखबार या पत्रिका नहीं होते। इससे लगता है जैसे विभाग ने कसम

खा रखी हो और वह हिन्दी से नफरत करता हो। हम आपसे निवेदन करते हैं कि आप एक दिशा-निर्देश दें ताकि निजी और सरकारी कंपनियों के विमानों में हिन्दी पत्र-पत्रिकाएं उपलब्ध हों।

एक जानकारी लेकर हम अपनी बात समाप्त करेंगे चूंकि यह जानकारी लेने के लिए ही हम खड़े हुए हैं। यह मामला सिक्यूरिटी से जुड़ा हुआ है। माननीय मंत्री जी बड़े अच्छे आदमी हैं। वे हमें बताएं कि किस परिस्थिति में इंडिगो उड़ान भरता है। हमें जो जानकारी है, यदि वह सही हो तो आप बताएं कि किस परिस्थिति में उसे यहां उड़ान भरने की इजाज़त दी गई। अगर गलत जानकारी हो तो हमें बता दें, हम अपनी गलत जानकारी के लिए खेद व्यक्त कर देंगे। चूंकि हमें जो मालूम हुआ है, इंडिगो का जॉइंट वैन्चर में दुबई की किसी कंपनी के साथ कारोबार चलता है। ग्राउंड हैंडलिंग के लिए उसने यहां आवेदन किया था। टैन्डर्स में चूंकि लोएस्ट उसी का था, इसलिए उसे मिल गया था। लेकिन उसको इसलिए टैन्डर नहीं दिया गया कि आईबी की रिपोर्ट थी कि इसके संबंध आतंकवादी संगठनों से हैं। उस रिपोर्ट में यह भी था कि पाकिस्तान में उससे मिला-जुला कोई संगठन है, पाकिस्तान सेना के कुछ अधिकारी उस कंपनी में काम भी करते हैं। यही आधार बनाकर उसकी ग्राउंड हैंडलिंग की अनुज्ञप्ति रद्द की गई। लेकिन कौन सी ऐसी परिस्थिति आ गई कि जिसको ग्राउंड हैंडलिंग की इजाज़त नहीं दी गई, उसको उड़ान भरने की इजाज़त दी गई? क्या इससे सिक्यूरिटी पर खतरा नहीं है? अमेरिका की 9/11 की घटना तो भूलनी नहीं चाहिए। जहाज-बम पूरी दुनिया में प्रचलित हुआ। इतनी बड़ी घटना हुई जिसका पूरी दुनिया में आज तक कोई जवाब नहीं मिला। यदि किसी व्यक्ति का चरित्र संदेहास्पद हो और आपकी आईबी रिपोर्ट देती हो कि उसका संबंध आतंकवादी संगठन से है, उसका संबंध जितने भी पाकिस्तान के आतंकवादी हैं, उनसे है, पाकिस्तान की सेना से रिटायर्ड लोग जो आतंकवादियों से मिले हुए हैं, उसके यहां काम करते हैं, इसके बाद भी अगर इजाज़त दी गई है तो हम समझते हैं कि देश की सिक्यूरिटी के साथ यह भारी मज़ाक हुआ है। हम इस पर मंत्री जी के उत्तर का इंतज़ार करेंगे। इसके साथ ही हम इस बिल का समर्थन करते हैं और चाहेंगे कि आप अपने उत्तर से हमें जरूर संतुष्ट करेंगे कि ...* कौन है, इंडिगो कौन है और किस परिस्थिति में इसको देश में प्लेन उड़ाने की इजाज़त दी गई जिसका आतंकवादी संगठनों से संबंध है। इसके साथ ही हम अपनी बात समाप्त करते हैं।

* Expunged as ordered by the Chair

SHRI K. FRANCIS GEORGE (IDUKKI): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007. This Bill will have a far-reaching impact on all the stakeholders: the airlines, the travel agents and the cargo operators. But it appears that the Government did not consult any of the stakeholders while formulating this Bill. When we go through the Report of the Standing Committee which vetted this Bill, it is very clearly stated that when they appeared before the Standing Committee, all the stakeholders said that they were not at all consulted while the Government finalized this Bill.

Anyway, as has been said here earlier, the Bill seeks to enable the Government to accede to the Montreal Convention for unification of rules for international carriage by air so that we are at par with all the other major countries of the world. We had ratified the Warsaw Convention in 1929, and subsequently the amendment of that Convention called the Hague Protocol in 1955. We are now bringing into effect the major decisions of the Montreal Convention which was passed in 1999.

Through this, Sir, we will be revising the levels of compensation and the existing liability provisions. I should congratulate the hon. Minister even, though a little late, that we are now offering the passengers and the users of airlines, compensation for death or injury enhanced to one lakh Special Drawing Rights (SDRs), and also the jurisdiction of dispute.[r32]

1[H33]6.00 hrs.

The place of domicile of the complainant or the passenger has been included. There is a provision for advance payment of compensation, and also there is a review by the liability based on inflationary trends. All these are very good as far as the passengers are concerned. But there are certain questions how this law will affect an airlines operating under an agreement with another airlines. There are seat-sharing agreements between the airlines. It is not very clear from the provisions of the law.

Sir, there is a provision for a two-tiered compensation regime for death or injury to passengers. If the accident is the fault of the carrier, then there is an unlimited liability. Otherwise, the carrier's liability is limited to one lakh Special Drawing Rights. Now, who will decide the liability of the carrier? It is not very clear from the Bill.

I would also like to make a request to the hon. Minister that the Government should state whether the airlines will be passing the increased financial liability on the customers when this rule is adopted, thereby resulting in the hike of the airlines fares. We would request that the domestic operators should adopt a transparent policy while taking a decision consequent to the adoption of this Bill.

Sir, I would generally say that this is a very good step, and this will be of great benefit to the passengers, even though it may be resisted by the stakeholders.

Sir, the Government recently came out with a policy on new airports, new Civil Aviation Policy, and there is one provision in that. I would request the hon. Minister to rethink about it. The provision is that for setting up a new airport, it should not be within 150 kms of aerial distance from the existing airport. There has to be some relaxation for major tourist destinations in the country, as far as this particular provision is concerned. We can have a major tourist destination which may not be 150 kms of aerial distance away from the existing airport but there may be a requirement for air connectivity as far as development of this tourist destination is concerned. In Kerala, Idukki district is one of the major tourist destinations of the country, and we are trying to establish a new airport, medium-sized airport there. Of course, we know that it is not 150 kms of aerial distance away from the existing Cochin airport but there has to be an exemption for major tourist destinations like this.

Sir, with these words, I support the Bill, and I congratulate the Minister for coming out with this legislation which will be of great benefit to the ever increasing air passengers in our country.

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आज विमानवहन अधिनियम, 1972 में और संशोधन करने के लिए जो विधेयक पेश किया गया है, यह बहुत अच्छी बात है। इसमें आम जनता को छुने वाली बातें रखी गई है, जैसे कि सामान का नुकसान, वृद्धि एवं हानि है या किसी तरह का भी कोई नुकसान हो, उसके लिए उसे मुआवजा दिया जाए, यह बहुत अच्छी बात है, इसलिए मैं भी इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

सभापति महोदय, एनडीए के समय में माननीय अटल जी के नेतृत्व में बहुत सी योजनाएं जाहिर की गई थीं और उसमें एक सिविल एविएशन डिपार्टमेंट ही ऐसा था, जिसमें यह था कि सारे देश के एयरपोर्ट बड़े हों, उनमें सुविधाएं बढ़ें, उनका विकास हो, इंटरनेशनल वेज़ पर उसे बनाया जाए। उस कार्य को माननीय श्री प्रफुल भाई बहुत अच्छी तरह से आगे बढ़ा रहे हैं। इसके लिए हर पार्टी के प्रतिनिधियों ने, माननीय सदस्यों ने इनकी प्रशंसा की है और हम भी कंसलटेटिव कमेटी के अंदर बहुत बार प्रशंसा कर चुके हैं कि यह सराहनीय काम हुआ है। [s34]

सभापति महोदय, लेकिन, फिर भी जिस गति से देश का विकास हो रहा है, जिस गति से यात्रियों की संख्या में बढ़ोतरी हो रही है, उस गति से इस ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इसलिए और अधिक ध्यान रखने तथा कार्य करने की आवश्यकता है। मैं कहूंगा कि देश में दिन प्रति दिन एयरपोर्ट्स और एयरक्राफ्ट्स बढ़ रहे हैं। यह हम सबके लिए बहुत खुशी की बात है। आज देश में 454 एयरपोर्ट हैं और उसमें डिफेंस के भी एयरपोर्ट आ जाते हैं। 399 एयरक्राफ्ट्स हैं और कुल 15 एयरलाइन देश में कार्यरत हैं, जिनमें कार्गो भी समाहित है। कार्गो की केवल एक ही है। इसलिए कार्गो को और महत्व देने की आवश्यकता है।

महोदय, कमेटी के अंदर एक संभावना पर बहुत बार चर्चा हुई है कि 2020 तक, एयरक्राफ्ट्स की संख्या लगभग 1000 तक हो जाएगी। अभी हमारे देश में 88 मिलियन डॉमेस्टिक पैसेंजर तथा अन्तर्राष्ट्रीय प्रवासी पैसेंजरों की संख्या लगभग 30 मिलियन है। देश में धीरे-धीरे स्वदेशी और प्रवासी यात्रियों की संख्या बढ़ रही है। कुल मिलाकर 180 मिलियन प्रवासी हमारे देश में आवागमन कर रहे हैं। यह संख्या वर्ष 2020 तर 280 मिलियन तक होने की संभावना है। जब देश में 280 मिलियन प्रवासी यात्री होंगे, तो उनके लिए बहुत बड़ा इफ्रास्ट्रक्चर हमें बनाना पड़ेगा और उसके लिए किन-किन बातों को हमें ध्यान में रखना पड़ेगा, इन सब बातों पर आज विचार करने की आवश्यकता है।

महोदय, आज हमारे देश की आबादी मोर दैन वन बिलियन है। हमारी हवाई यात्रा थोड़ी बढ़ी है, लेकिन हम देखते हैं कि एयरपोर्ट पर भीड़ लगी रहती है। अन्य देशों की संख्या में यह बहुत कम है। अन्य देशों में जितने लोग हवाई यात्रा करते हैं, उनकी तुलना में हमारा स्थान बहुत नीचे है, फिर भी एयरपोर्ट पर जो रश हम देखते हैं, उसे आप समझ सकते हैं।

महोदय, प्लानिंग कमीशन के मुताबिक हमारी ग्रोथ 15 प्रतिशत है और यह बनी रहेगी। हमारे देश के दो मुख्य एयरपोर्ट्स हैं, दिल्ली और मुम्बई, जो ज्वाइंट वेंचर के अन्तर्गत हैं। यह अच्छी बात है, लेकिन वहां जो भीड़ है, वहां जो सुविधाएं बढ़ानी हैं, उनके बारे में बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है। मैं उन्हीं बातों को बार-बार कह कर सदन का समय नहीं लेना चाहता हूं। हमने देखा है कि अनेक बार हमारी फ्लाइट ऊपर ही घूमती रहती है और कभी-कभी तो 15-20 मिनट तक का टाइम लग जाता है और हम लेट हो जाते हैं। पायलट कहते हैं कि वी आर इन क्यू और बताते हैं कि एयरपोर्ट पर उतरने में हमारा 15 या 16 नंबर है; इसलिए हम इन्तजार कर रहे हैं।

महोदय, यह गलती आपकी नहीं है। भारत को आजाद हुए 60 साल हो गए हैं। अगर आजादी के बाद तुरन्त जब दिल्ली का एयरपोर्ट बना, तब यदि इसकी सही प्लानिंग की गई होती और आने वाले दिनों में बढ़ती यात्रियों की संख्या का ध्यान रखकर प्लानिंग की गई होती, तो यह दिक्कत नहीं आती। यह ठीक है कि आप दिन प्रति दिन एयरपोर्ट बढ़ा रहे हैं, लेकिन जिस तरह की प्लानिंग होनी चाहिए, जिस तरह की डिजाइनिंग होनी चाहिए, वह नहीं बनी। इसी वजह से आज हमारी फ्लाइट इतनी दूर लैंड होती है कि वहां से सड़क तक आने में ही हमें 20 मिनट लग जाते हैं। अगर सही और पूर्व प्लानिंग होती और शासन करने वालों ने यदि इस बारे में पहले सोचा होता, तो ऐसा नहीं होता। इस देश की आबादी बढ़ रही है। अगर बढ़ती हुई आबादी को ध्यान में रखकर देश के एयरपोर्ट बनाए गए होते, तो आज हमारा देश कहां से कहां पहुंच जाता, लेकिन इस बारे में जो ध्यान रखना चाहिए था, वह नहीं रखा गया।

महोदय, बैंगलोर और हैदराबाद के एयरपोर्ट्स को आप ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट बनाने जा रहे हैं, यह अच्छी बात है। यह भी एन.डी.ए. के समय की बात है। एन.डी.ए. के समय में ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट का विचार बना, जिसे आप अब बनाने जा रहे हैं। इसी प्रकार अहमदाबाद एयरपोर्ट का भी आप रिबन काटकर आए हैं, यह भी अच्छी बात है, लेकिन उसे ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट कहेंगे या नहीं, यह मैं नहीं जानता हूं। मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि अहमदाबाद के एयरपोर्ट को भी आपको ध्यान में रखना है, क्योंकि अब अहमदाबाद का महत्व भी बढ़ रहा है। वहां से ज्यादा यात्री, दिन प्रति दिन लंदन, अमरीका, ऑस्ट्रेलिया और कनाडा जा रहे हैं। दुनियां में ऐसा कोई देश नहीं है, जहां गुजराती न

हो। सबके साथ उनका कनैक्शन है, लेकिन दुख की बात है कि अभी तक अहमदाबाद से लंदन और यूरोप को कोई डायरैक्ट फ्लाइट नहीं है। मैं इस बारे में अनेक बार कह चुका हूं कि वहां से लंदन, अमरीका और यूरोप के अन्य देशों हेतु डायरैक्ट फ्लाइटें चलाई जाएं, लेकिन ऐसा अभी तक नहीं किया गया है। उन्हें लंदन या यूरोप के अन्य देशों में जाने के लिए पहले अहमदाबाद से मुम्बई आना पड़ता है और वहां से वे आगे की फ्लाइट पकड़ते हैं। इसमें उनकी पूरी रात खराब हो जाती है, क्योंकि मुम्बई से सुबह 7 या 8 बजे फ्लाइट अमरीका या यूरोप जाती है। अगर डायरैक्ट फ्लाइट हो जाए, तो बहुत अच्छा होगा।

महोदय, कलकत्ता और चेन्नै एयरपोर्ट को एयरपोर्ट अथॉरिटी बना रही है। मेरे हिसाब से वहां लगभग 4 हजार करोड़ रुपए खर्च होने की संभावना है। एयरपोर्ट अथॉरिटी के द्वारा भी बहुत अच्छे काम हुए हैं। वे अच्छा काम कर रहे हैं। यह भी ठीक है कि हम बाहर की एजेंसियों को भी काम दे रहे हैं, लेकिन हमें अपनी एयरपोर्ट अथॉरिटी को और काम देकर उसका हौसला बढ़ाना चाहिए और उनकी भी प्रशंसा करनी चाहिए। [r35] आज 20 एयरपोर्ट्स पर मार्डन तरीके का डैवलपमेंट हो रहा है, उसमें मैंने आगे कहा कि गुजरात को भी जोड़ा जाये और गुजरात में जो एयरपोर्ट्स हैं, अभी आप पोरबन्दर जाकर आये हैं, वहां पोरबन्दर है, राजकोट है, सूरत है, भावनगर है, ऐसे जो हमारे बहुत से ऐतिहासिक स्थल हैं, उनको भी ध्यान में रखना चाहिए। आज एयरपोर्ट्स पर सात हजार करोड़ रुपये का असैसमेंट हुआ है और सात हजार करोड़ रुपये खर्च होंगे तो बहुत अच्छा होगा। लेकिन उसके साथ-साथ मैंने जो सुविधा कही, वह बनानी पड़ेगी।

बंगलौर और हैदराबाद एयरपोर्ट्स पर सिटी कनैक्टिविटी नहीं है। बंगलौर और हैदराबाद एयरपोर्ट्स इतनी दूर बने हैं, वहां सिटी कनैक्टिविटी नहीं है। उसमें स्टेट से जानकारी लेनी चाहिए और स्टेट को इफ्रास्ट्रक्चर बनाना चाहिए। यह स्टेट का फर्ज है। अगर इतनी दूर एयरपोर्ट हो जायेगा तो जाने में लोग परेशान होंगे तो कैसे होगा। आज एयरपोर्ट्स को मार्डन करने के साथ-साथ स्टेट गवर्नमेंट पर भी दबाव डालना चाहिए कि वहां का इफ्रास्ट्रक्चर पूरा करें, सही रास्ता बनायें। दिल्ली एयरपोर्ट पर धीरे-धीरे बनने के कारण मैं कहता हूं कि वह ठीक तरह से नहीं हो पाया। जो मार्डन एयरपोर्ट बनते हैं, वहां इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स की तरह सुविधा होनी चाहिए। अगर वहां इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स की तरह सुविधा नहीं होगी तो उसका कोई मतलब नहीं रहेगा।

आज हम रेटिंग देखते हैं कि हायर स्तर की रेटिंग करें। वहां साढ़े तीन से चार तक की रेटिंग होनी चाहिए। उससे हमारी रेटिंग कभी कम नहीं होनी चाहिए। अगर रेटिंग का ध्यान रखा जायेगा तो आने वाले दिनों में और अच्छा लाभ होगा। आने वाले समय में एयर कार्गो के विषय में भी सोचना पड़ेगा, क्योंकि हमारा ट्रेड बढ़ रहा है। इंटरनेशनल ट्रेड भी बढ़ रहा है और घरेलू ट्रेड भी बढ़ रहा है, इसलिए कार्गो पर बहुत ध्यान रखने की जरूरत है। अब अनेक लोग कार्गो में आएंगे, नये-नये बिजनेसमैन आएंगे और कार्गो का व्यवसाय बहुत बड़ा होगा।

कुछ प्राइवेट एयरलाइंस को आपने विदेश जाने की परमीशन दी है। अगर आप अधिक एयरलाइंस को विदेश जाने की परमीशन देंगे तो विदेश का किराया भी कम होगा। आज देश में लोग एयरलाइंस में क्यों आने लगे, क्योंकि एन.डी.ए. के समय में प्राइवेट एयरलाइंस चालू करने का निर्णय लिया गया। अब प्राइवेट एयरलाइंस इतनी ज्यादा आ गई हैं कि आज उनकी बीच में कम्पीटीशन है और कम्पीटीशन के कारण मेरे ख्याल से 2000-2200 रुपये तो गवर्नमेंट का टैक्स है और ऊपर का 200, 500 या 700 रुपया एयरलाइंस वालों को मिल रहा है। अगर अधिक फ्लाइट्स को विदेश जाने की परमीशन मिलेगी तो विदेश का टूर भी बहुत सस्ता और आसान हो जायेगा, क्योंकि कम्पीटीशन होगा।

दूसरे, एयरक्राफ्ट्स में हमारा मैनेजमेंट अच्छा नहीं है। हमारे पास अच्छे इक्विपमेंट्स नहीं है। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि एयरक्राफ्ट को हवा में मैनेज करने के लिए दुनिया में जो इम्दा टैक्नोलोजी है, वह उम्दा टैक्नोलोजी हमें लानी पड़ेगी। जब हम उम्दा टैक्नोलोजी लाएंगे तो हम हवा में ऊपर भी फ्लाइट को कमांड कर सकते हैं और उसमें सेफ्टी का ध्यान रख सकते हैं। यात्रियों का सामाना इंटरनेशनल फ्लाइट में जब तक नहीं आता, तब तक उन्हें चिन्ता रहती है, वे खड़े रहते हैं कि मेरा सामान आयेगा कि नहीं आयेगा। कभी-कभी तो एयरपोर्ट्स पर हमारा सामान छूट जाता है, कभी-कभी फ्लाइट चेंज हो जाती है और 2-2, 3-3 दिन तक जिस बैग में कपड़े हैं, वही नहीं आता। वैसे में आने वाला इतना परेशान हो जाता है कि एयरपोर्ट से सीधे बाजार में जाता है और पहले पहनने का कपड़ा खरीदता है। इसके अन्दर श्योरिटी होनी चाहिए कि उसका सामान उसे मिलना चाहिए। आज इस बिल में उसके बारे में चिन्ता की गई है, यह बहुत अच्छी बात है। एक बार मैं इंटरनेशनल फ्लाइट में गया था, उसमें मैंने जो बैग उपयोग किया, वह दोबारा यूज़ करने लायक नहीं रहा, इतना भद्दा हो गया, खराब हो गया कि दोबारा नया बैग खरीदना पड़ता है। कभी-कभी तो उसके अन्दर से सामान की चोरी हो जाती है। कीमती सामान उसमें से चोरी हो जाता है। यह मैं नहीं कहता हूं, यह दिल्ली पुलिस की रिपोर्ट है। दिल्ली पुलिस ने यह बताया है कि एयरपोर्ट के अन्दर से सामान की चोरी होती है, डायरैक्ट वहां से चोरी होती है।

इसके साथ-साथ जो फर्स्ट क्लास वाले पैसेंजर्स होते हैं, जे क्लास वाले होते हैं, उनको भी आप एक ही लाइन में भेजते हो तो उनको बहुत दुख होता है। फर्स्ट क्लास, जे क्लास वाले जो लोग हैं, विदेश जाने वाले भी, उनकी अलग क्यू होनी चाहिए और जनरल वालों की अलग होनी चाहिए। अहमदाबाद में लम्बी कतार लगती है। वहां 11 बजे से लाइन लगती है और एक बजे अन्दर जाते हैं। हम लोग अगर कभी जाते हैं तो अपने आपको छिपाकर आगे पीछे जाना पड़ता है। लोग हमें बताते हैं कि देखो, तुम्हारा क्या चल रहा है। मेरी तो हाइट इतनी ज्यादा है कि मैं अपने आपको छिपा भी नहीं सकता। आप कहें, उससे पहले मैंने बोल दिया।

विदेश के अन्दर हमारे लोग क्यों एयर इंडिया को पसन्द करते हैं। वे मानते हैं कि उसमें हमारा कोई भाई होगा। विदेश में भारतीय लोगों को सर्विस में रकना चाहिए, न कि अन्य लोगों को। अगर उसमें कोई भारतीय होगा तो अच्छी तरह से ध्यान रखेगा।[R36] विदेश में बगैर नोटिस जो रिजर्वेशन कैंसिल हो जाता है, ऐसे में वहां एयरपोर्ट में जो भारतीय होते हैं, वे हिंदी समझ सकते हैं। हिंदी समझने के कारण आने वाले यात्री को आसानी रहती है। वे इंग्लिश बोलते हैं, वे हिंदी नहीं जानते है, हमारे गुजरात के लोग तो हिंदी भी नहीं जानते, अंग्रेजी भी नहीं जानते, जो बुजुर्ग लोग जाते हैं, वे वहां बहुत परेशान होते हैं। महोदय, अनायास जो रिजर्वेशन कैंसिल होता है, वह नहीं करना चाहिए। एयरपोर्ट में दूर-दूर से लोग आते हैं और उन्हें कहा जाता है कि फ्लाइट कैंसिल। वे लोग कहां जाएंगे? किसी का वहां परिचित भी नहीं होता है।

सभापति महोदय : आप कांक्ल्यूड कीजिए।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा : अगर किराये में परिवर्तन होता है, तो उस पर आपको ध्यान देना चाहिए। विदेशी यात्रियों को फ्लाइट के संदर्भ में कोई भी इन्फार्मेशन जल्दी नहीं मिलती है। मुझे बोलना तो बहुत कुछ है, लेकिन आपकी आज्ञा से जल्द ही अपनी बात समाप्त करता हूं।

अहमदाबाद के साथ सूरत, भावनगर, राजकोट, पोरबंदर इत्यादि एयरपोर्ट्स में फ्लाइट की संख्या बढ़ानी आवश्यक है। जो वहां ठेके पर काम कर रहे हैं, मैंने आपसे कमेटी में उनके बारे में भी कहा था, वहां ठेके में हमारे भाई लोग हैं, जो मजदूर हैं, वे पन्द्रह-बीस सालों से ठेके पर काम कर रहे हैं। भले ही वे हमारे कर्मचारी नहीं हैं, लेकिन उन्हें अपना मानकर, जब इतना बड़ा इफ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है, तो उन्हें परमानेंट करने का काम आप करिए। अहमदाबाद में मंत्री जी आप आए थे, तब मुझे बड़ी खुशी हुयी। जो एडवरटाइजमेंट दी गयी, उसमें एक राज्यसभा के सदस्य और दो लोकसभा के सदस्यों का नाम था, लेकिन अहमदाबाद में अन्य एमपीज लोग रहते हैं, उनका भी नाम हो, जहां भी आपका कार्यक्रम हो, वहां के स्थानीय एमपीज का नाम होना बहुत-बहुत जरूरी है।

अंत में तीन पंक्ति में बात कहकर अपनी बात समाप्त करता हूं। अपने वक्तव्य में मैं हमेशा दो-तीन पंक्तियां बोलता हूं, शायद आपको भी पसंद आएं।

" हवाई अड्डा बनने जा रहा है बस अड्डा,

आगे पीछे लग रहा है एक दूसरे को धक्का।

यात्री बनकर रह जाता है हक्का-बक्का,

देखना है हवाई जहाज का न हो जाए जाम चक्का।

उड्डयन मंत्री श्री प्रफुल पटेल,

लोग एयरपोर्ट आएंगे छोड़ के रेल,

संभालना है मुश्किल न हो जाए एयरपोर्ट का खेल,

ओ माननीय मंत्री श्री प्रफुल भाई पटेल। "

DR. R. SENTHIL (DHARMAPURI): Sir, thank you for giving me this opportunity to discuss Carriage by Air (Amendment) Bill, 2007.

I rise to support the Bill. As the hon. Minister has mentioned in his opening remarks, the Bill is brought in to ratify the Montreal Convention. As other hon. Member mentioned, the major objective is to make parity in compensation to our Indian passengers with international passengers of other countries. Thus, the compensation is straightaway going to be more than three to fourfolds. What is important is that this compensation need not be reviewed yearly with regard to inflation, but it will be automatically increasing proportionate to the inflation. More importantly, as others have mentioned, it provides for advance payment in case of death or injury. It also gives the passenger a choice of jurisdiction being expanded to include the place of domicile of the passenger. It also brings uniformity in the application of liability regime, ending the multiplicity of international instruments. Hence, I support the Bill.

Having said this, I want to join other Members in congratulating the Minister for his commendable performance in the last four years. The last four years have seen a boom in civil aviation industry and it is mainly the private sector that grew, but the hon. Minister was much concerned about the State airline, that is, Indian, and it is keeping in pace with the private industry. I believe, the merger of the Indian and Air India has brought the desired results and it is on the move.

Let me tell what my concerns are. Though the merger and other things have brought the State airlines at par with private industry, but still we have a long way to go. The State airlines must remain for two reasons. First, it should keep the fares low in comparison to the private industry. Second, it should also set quality standards for other industries to follow. In this regard, we have a very good airlines, which keep timings etc., but the service of the airlines' personnel is far from desirable. I would request the hon. Minister to take cognizance of this fact and ensure that our State airlines' personnel know how to work and develop a culture of high quality at par with private airlines.[SS37] You may have to train them in the same places where the private airliners are training their personnel.

I am also going to make this request to the Minister. I know that the Supreme Court has given an order that they cannot ground any personnel more than 30 years of age even though the Ministry wanted it earlier. But I think that we should go for a review petition. It is not that we are looking for young women on the flights, but we want young men and women who are fast enough and responsive enough, to the needs, to be on the airlines.

I want to mention one more point. India and the Indian youth are on the move, and the industry is expanding. I would request the hon. Minister -- as has been requested by many other Members -- to expand it to the smaller towns. There are many towns where the airports, that already exist, are lying unutilised. Let us take the example of Salem district. The airport is there, and it can cater the services. But, unfortunately, it is not being used. I would request the Minister to consider utilising these airports. More importantly, we have our own aircraft-making industry, which should be used by the Indian Airlines. We can produce, at least, the smaller aircraft like 15-seater aircraft. I think that the Minister should continue utilising HAL's products.

Finally, the MPs from Kerala have always been saying that their passengers are paying more than other passengers. This has been heard many times in the Parliament, but only the MPs from Kerala were raising this issue. Now, I also want to raise this issue. Please help them as this issue had been talked about in the Parliament on more than three or four occasions.

With these words, I support this Bill.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): सभापति महोदय, मैं नागर विमानन मंत्री जी द्वारा लाए गए इस बिल का समर्थन करता हूं और इसके लिए उन्हें बधाई भी देता हूं। वास्तव में विमानवहन अधिनियम, 1972 के अंदर कुछ कमियां रह गई थीं और मांट्रियल कन्वैंशन की शर्तों को सम्मिलित करना अत्यन्त आवश्यक था। पहले वाले अधिनियम में केवल हेग प्रोटोकॉल और वारसा कन्वैंशन की बातें ही थीं। चूंकि भारत अंतर्राष्ट्रीय अनुबंधों से बंधा हुआ है, इसलिए स्वाभाविक था कि उन सारी बातों को भी हम सम्मिलित करते। यात्रियों की क्षति के बारे में, मृत्यु के बारे में, सामान खो जाने के बारे में या और कोई दुर्घटना वगैरह हो जाने के बारे में उसकी भरपाई होनी चाहिए। इसके बारे में जो बिल लाया गया है, मैं उसका समर्थन करता हूं। मेरे मित्रों ने जो कहा, मैं उसका भी समर्थन करता हूं। मैं केवल इतना कहना चाहूंगा कि सेफ्टी, सिक्युरिटी और पंक्चुएलिटी - इन तीन चीजों का पूरा ध्यान रखा जाना चाहिए। समझदार को इशारा काफी, A sign is enough for a wise man.

मैं अजमेर के बारे में कहना चाहता हूं। अजमेर अंतर्राष्ट्रीय आस्था का केन्द्र है और लाखों हिन्दु, मुसलमान आदि दरगाह ख्वाजा साहब जाते हैं। हमारे पूर्व विमानन मंत्री जी बैठे हुए हैं। इन्होंने घोषणा की थी कि वहां अंतर्राष्ट्रीय स्तर का हवाई अड्डा बनेगा। एयरपोर्ट अथॉरिटी के लोग तीन-तीन जगह गए थे, सर्वे कर लिया था, जगह देख ली गई थी, उसकी एक्वीजिशन की कार्यवाही शुरू होने वाली थी, लेकिन तत्कालीन सरकार ने जमीन नहीं दी। उसके बाद दूसरी सरकार आई। उसने प्रयास किया तो इधर से मामला ठंडा पड़ गया। आप भी कई बार अजमेर पधारे हैं, पुष्कर भी जाते हैं, वहां बहुत बड़ी संख्या में पर्यटक भी आते हैं, सिंधी समुदाय के लोग सारे विश्व के अंदर फैले हुए हैं और हिन्दुस्तान के विभाजन के बाद अजमेर में लाखों की संख्या में आबाद हैं। वहां तीर्थ यात्रा की दृष्टि से भी लोग आते हैं। हमारे पूर्व प्रधानमंत्री गण, विभिन्न पार्टियों के अध्यक्ष, बड़े-बड़े नेता सब अजमेर गए हैं और वहां जाने के बाद उन्होंने कहा कि अजमेर में हवाई अड्डा बनना चाहिए। यदि वहां हवाई अड्डा होगा तो उन्हें भी सुविधा रहेगी क्योंकि जयपुर उतरकर अजमेर जाना बंगलादेशियों के लिए, पाकिस्तानियों के लिए, हमारे देशवासियों के लिए या प्रवासी लोगों के लिए...(व्यवधान)

सभापति महोदय : इस विषय को अलग से नियम के तहत लाइए, आज केवल बिल पर बोलिए।

प्रो. रासा सिंह रावत : यह बहुत महत्वपूर्ण बात है और मैं आपका संरक्षण चाहूंगा। आपके बिहार से बहुत लोग आते हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : बिल पर चर्चा हो रही है, इसलिए आप उसके बारे में बोलिए।

â€¦(व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत : जितने भी आश्वासन दिए गए, उन आश्वासनों की पूर्ति कब होगी। अब यह कहा जा रहा है कि जयपुर से अजमेर 150 किलोमीटर से कम है, इसलिए नहीं हो सकता। आप अब उन शर्तों को भी थोड़ा ढीला कर रहे हैं और प्राइवेट एयरवेज को भी मौका दे रहे हैं। आप किशनगढ़ की बात कह रहे हैं। किशनगढ़ में छोटी हवाई पट्टी है। उसका विकास करके या फुल-फ्लैज्ड एयरपोर्ट बनाइए, ...(व्यवधान) नासिक का थोड़ा दूर पड़ेगा और आने-जाने में दिक्कत पड़ेगी।[N38] इसलिए वह अजमेर के पास बने, तो मैं समझता हूं कि दरगाह आने वाले लाखों जहरीनों को, पुष्कर आने वाले लाखों यात्रियों को इसकी सुविधा मिलेगी। राजस्थान के बीचों-बीच होन से उसे अन्य स्थानों से भी जोड़ा जा सकता है। इससे दिल्ली का रश भी कम होगा। मैं आशा करता हूं कि इस बारे में आप विशेष ध्यान देंगे।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं पुनः मंत्री जी को बधाई देते हुए आश्वासन चाहूंगा कि आज अपने मुखारविंद से अवश्य कुछ कहें, सकारात्मक आशीर्वाद दें।

SHRI SURESH PRABHAKAR PRABHU (RAJAPUR): Sir, this Montreal Protocol was signed way back in 1999. Since then, 69 countries have ratified it. Though we are buying brand new jets and traveling at supersonic speeds, it has taken a little more than eight years for us to move towards ratifying the Montreal Protocol through the enactment of this law.

I welcome this Bill because after its enactment we are going to get more compensation for those who die during the course of air travel. However, I would like to point out an irony and request the Minister to look into it. One has to be very lucky even in death to get this compensation. Of course, nobody is lucky to die. Maybe some people feel that if they die they get *moksha.* To get this compensation after death, one has to die in a particular way. Only those who die in an accident which has caused death or injury taking place onboard the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking, get this compensation.

If a person dies after touching the tarmac, he is not going to get this compensation. If somebody who has not set his foot on either the ladder of the plane or actually got into the plane dies in the terminal building, he is not going to get this compensation. I had put this question to the Minister as to how many people died in the last three four years in the terminal buildings of the airlines. The Minister gave me a written reply saying that he had no such information because the Department did not maintain that record. This being so, I would request the Minister to make sure that the contract between the traveler and the airline starts when the traveler gets into the act of traveling. It is as a part of the sequence of his air travel that he enters the air terminal. The compensation that is now sought to be provided to an air traveler by virtue of his buying a ticket and actually getting into this act

which is very specifically mentioned, should also be extended to all those who actually die unfortunately on the premises of the air terminals run by the Airports Authority of India. That is a very important point.

The damages that are sought to be provided are Rs.100,000. This amount of Rs.100,000 is not a very substantial amount. There is a loss of human life. For example, if somebody has embarked on a journey to the United States from India, he is probably paying half of the compensation money anyway towards the air ticket. So, I would say that it is not something which should be considered a very high amount. However, since we are actually now ratifying a protocol and this supersedes and replaces the earlier one, it is a welcome measure. However, the damages should not be just Rs.100,000. As the Minister has provided, it will increase with the inflation. Given the rate at which inflation is going up now, the passengers should expect a better premium.

We really need to make sure that damages that are provided are incremental damages. These damages should be in addition to what is actually available to a particular person as a result of another insurance policy. That is something which I hope the Minister will clarify.

With regard to domestic passengers, these rates of compensation cover only the international passengers. Actually the domestic passengers also should be covered by this. Take for example that a traveler from Pune has to catch an international flight from Mumbai and has to go abroad. If he dies in the flight from Mumbai to a foreign country, he is covered, while he is not covered if he dies in the flight from Pune to Mumbai. We should look into it and make sure that all domestic passengers are treated at par with the international passengers. That is because the airlines which are operating internationally are also operating domestically now. Therefore, it is desirable that this is given to the domestic travelers also.[KMR39]

[r40]

The other issue is the jurisdiction. What is provided is, the jurisdiction could be also the passenger's domicile. That is a welcome thing otherwise, a passenger would be required to file a suit in New York, if the airlines is registered in New York, even though the passenger has actually bought the ticket in Mumbai. Therefore, this is a welcome that but the clarification that is required is that the jurisdiction should be as per the choice of the passenger and not as per the choice of the airlines. When you are mentioning the domicile, please make sure that the rules are framed in an adequate manner so that the passengers should not be hoodwinked and they do not have to go from one place to another. This is really required to be done.

Regarding settlement of claim itself, I think, we should specify some time-limit. This is something which we are providing for damages. What happens is that the airlines may accept the damage, but the claim is settled over a long period of time. One has to go through various channels to get it settled. So, there is a need to provide for it as to how actually it is going to be settled.

The other issue which always agitates the passengers mind is this. Normally the compensation that is provided for loss of baggage is calculated as per the weight of the bag. Just imagine, how can the weight of the bag would be the only criteria to decide how much damage the passenger has suffered? If somebody is carrying invaluable document and if he loses it, maybe, it is not weighing much at all but the loss is more than somebody who may be carrying a very heavy baggage, which does not cost anything. So, what is important is the contents of the baggage. It also should be given some sort of weightage in terms of calculation of how much damage should be paid.

I would like to draw Minister's attention to page 7 of this Bill, clause 3 in Chapter III, where it is stated: "The carrier admits the loss of the checked baggage or if the checked baggage has not arrived at an expiration of 21 days after the date on which it ought to have arrived." Does the Minister think that 21 days is a fair time for the baggage to arrive? Then, the passenger is eligible to get the compensation. I would request the Minister that he should have a reasonable period, not such a long period of time.

I will conclude by saying that this is a very welcome measure. Generally, we have always been seeing the dynamism of the Minister in terms of renovating airports, bringing out new airports, buying new aircraft and really revamping it in the midst of very great opposition. So, it is a very commendable thing. I would request the Minister to show the same dynamism in bringing better improvements, not just in the Bill, which is only ratifying the Protocol of Montreal, but bring some more improvement in that Protocol because ratifying the Protocol does not mean that we have to accept the same thing. We can go beyond it and make sure that passengers of India get a good deal and not a raw one.

SHRI KIREN RIJIJU (ARUNACHAL WEST): Sir, there is not much scope to speak on this Bill. It is very limited. I do not want to question as to why it took eight years to ratify the Montreal Convention. Four years were taken by the NDA Government and it took four years for the UPA Government. So, it is equal. The salient feature of the Montreal Convention is related to the causing of death or injury or the loss of the baggage. My apprehension is, after this Bill is ratified, there may be increase in the air fares of the domestic air carrier. So, hon. Minister may kindly ensure that this does not happen and airlines remain for the common people of India.

On this question, I have one important point to make. The provision for the cargo airlines in India is really not taking up. India is a large country and we really need to have a dedicated airline to look after the cargo and the Government must push forward with this policy so that the private players also can be encouraged at the same time, the Government can also initiate. Today also, in the 21st century, we are not having enough facilities to deliver our goods to the right destination and at the right time. I feel that the Ministry of Civil Aviation can come up with certain programmes and policies to do away with this obstacle.

Going away from the Bill, I have a few suggestions to make. We have been getting a lot of reports these days, of technical snags in the aircrafts because of which we have diversion, emergency landing, etc. So many incidents are being reported, which are very much disturbing. To ensure air safety, the rules must be made very stringent and we must ensure that the people working in this sector must be given proper training and proper facilities and there has to be a proper policy from the Government also, which is unfortunately lacking. The hon. Minister seems to be very dynamic, but we are expecting a firm policy and a firm direction from the Ministry.

Another important point is this. People talk about Haj and other subsidies. We have a very important religious place in Manasarovar Lake and Kailash Parvath which is very important pilgrimage for both Hindus and the Buddhists. I do not know whether this Ministry with the help of MEA had initiated some kind of a discussion with the Chinese Government so that our people can go annually. The Hindus may just go round the Kailash Parvath; and the Buddhists are more dedicated.

वे तो पूरे लेट-लेट कर चलते हैं और परिक्रमा पूरी करते हैं। इसलिए यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। आज मौका मिला इसलिए मैं मंत्री जी से कह रहा हूं। आज भले ही इसका जवाब आप न दें, लेकिन इस विषय पर आपको गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

सभापति महोदय : अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री किरेन रिजीजू : मैं तो केवल सुझाव दे रहा हूं, क्योंकि मैं नार्थ-ईस्ट से आता हूं इसलिए यह कह रहा हूं। मैं आखिरी सुझाव देना चाहता हूं।

I will speak one more thing for the North East. You have talked about the dedicated air corridor for the North East. It is not really happening. The hon. Prime Minister has also promised; the Civil Aviation Minister was also there to launch one Greenfield Airport at Kharsingsa. The delay is so much that I feel that the target which he has fixed is not going to be achieved. I have a serious apprehension. We get 32 air tickets in a year as an MP and now it is 34, but I complete that in the first two months of the year. We do not have train service. हम लोग तो एयर सर्विस का ही यूज करते हैं इसलिए हमारे ये 34 फ्री एयर जर्नी एक साल के पहले दो महीने में ही पूरे हो जाते हैं। बाकी के समय में हम अपनी पॉकेट से पैसा देकर आते-जाते हैं।

MR. CHAIRMAN: Please come to the subject.

SHRI KIREN RIJIJU : We get tickets for session. So, dedicated airlines for the North East is very important and sometimes we have to use the tickets for Rs.2000-facility. मंत्री जी तो बड़े अनुभवी हैं, कृपया इसे गम्भीरता से लें।

MR. CHAIRMAN: You are going beyond the subject. Please conclude.

श्री किरेन रिजीजू : मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं, लेकिन उसके लिए भी तो कहना पड़ेगा। आपने नार्थ-ईस्ट सांसदों के साथ जो बैठक की थी, उसे आप गम्भीरता से लें और उस पर कार्यवाही करें। यह मेरी आपसे दरख्वास्त है।

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): Thank you, Mr. Chairman.

I rise to support the Bill. I also congratulate the hon. Minister for bringing forward this Carriage by Air Bill, 2007, at a time when the civil aviation sector is developing very fast and more and more passengers are traveling by air.

Most of the previous speakers have spoken on the merits of the Bill. This Bill extends certain benefits to the passengers. It is expanded to include the place of domicile of the passenger, provision for advance payment in case of death or bodily injury and also provision for review of limits of liability based on inflation so that the need to amend the Convention is obviated.

There is a proposal for two-tier compensation regime for death and injury to the passengers. Here, I will like to know from the hon. Minister who is the deciding or determining agency to give compensation.[MSOffice41] How do you ensure that the compensation is being paid? And, if the compensation is not paid what penalty is imposed on the airlines for default in payment?

Sir, in the proposed Bill the domestic flights are not included. I hope that the Government would notify a similar provision to involve domestic passengers also.

Sir, through you, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the life of the workers employed as ground handling workers at various airports of the country. Not only at Cochin but I believe at all other airports, there are casual workers who are doing this job either because they have given their land or come under death-in-harness appointment. They have been working there for the last 10-12 years but they have not been regularised. They are still getting minimum daily wages. They are the employees of the Air India. Now the ground handling work is given to the private contractorsâ€¦ (*Interruptions*) The daily workers whose antecedents are not known are being employed by the private contractors. These workers are paid a very meagre amount. So, I would urge upon the hon. Minister and the Government to regularise those casual workers who have been there for the last so many years and also to hike their wages.

As Prabhunath Singh Ji has pointed out, these private contractors are a security threat. If I am right, it is learnt that the Director-General of Civil Aviation Security did not agree to engage the private contractors for the ground handling job. So, I urge upon the Minister to look into the matter. Those employees who have been working there for the last so many years may be regularised and may be given better wages. With these few words I support the Bill.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Thank you, Chairman, Sir. Actually, we support this Bill. There is no question of our opposing the Bill. After the Hague Protocol and Warsaw Convention, it took us nearly 18 years to get the Air Carriage Act in 1972. Now, this Bill envisages that the Montreal Convention; Articles and its decisions will be incorporated into the Carriage by Air Bill. So, it is a welcome measure.

I would like the hon. Minister to refer to page 6: "The liability of the carrier and the extent of compensation for damages". In today's scenario Rs.1 lakh is too less. This should be enhanced to a proper limit because the human value which is going to be lost, if it is lost – God forbids, it is not lost – has no limit. Technical snag is a very commonly used word by all the airlines when there is a delay in flight due to a bad weather. Whenever a flight is delayed inordinately, if you ask them they will say that it is a technical snag. We do not know what a technical snag is. We are not aeronautical engineers.[R42] But here I would say that in this Bill, you should have incorporated that today the planes are being used as weapons by terrorists. Take the instance of 9/11. Due to the technical snag, if a plane lands in some habitation as a result of emergency landing, then there is always loss of lives not of air passengers but also of the people of the habitation where it lands. A lot of civilians die. So, there must be a compensation package for them also. People lose their lives because of the fall of aircraft.

Today, I am sorry to state that a lot of private airlines have come up. But I think they have creamed out everything from the Airports Authority of India, right from loading to security check to cooking to everything. So, I would like to know from the Minister how much Airports Authority of India is charging for the facilities which are being extended through the Airports Authority of India to these private airlines.

There have been accidents of engineers in the airport. People have died because of faulty management inside the airport. Just recently a lady engineer lost her life in the Delhi Airport. So, all kinds of problems come up. How was that lady compensated? Was she compensated by the Airports Authority or by the private airlines in which she was working? We would like to have a clarification on this. Generally, it is a very good Bill. What happened to Shri Sushil Modi, Deputy Chief Minister? He was treated badly.

Lastly, I would like to say that these aircraft are being used by hijackers. One Mr. Katiyal lost his life when an aeroplane was hijacked to Kandahar from Nepal. So hijacking is becoming common and these planes are being used as weapons. So, to make the air travel more safe, I would like the Minister to look into these matters.

MR. CHAIRMAN : Mr. Deo, please conclude now.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Sir, the eastern sector has been neglected. I have written a letter to the Minister also. A Vayudoot Service used to operate from Jeypore to Jharsukhda to Rourkela in Sundergarh and Utkela in Kalahandi. These four airstrips

require ATR services. Will the Minister be kind enough to provide these services? It is because a lot of industrial activities are coming up there. A lot of bauxite is being developed there.

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. You are going beyond the scope of the Bill.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL): Sir, I am very thankful to all the hon. Members who have very actively participated in this discussion for the passage of this Bill. The very fact that 23 hon. Members, including a former Civil Aviation Minister who initiated the discussion, spoke on this Bill very extensively. Most of them not only spoke about the Bill but most of them spoke on the entire aspect of civil aviation in this country. This itself is an indication of the changing times and of the relevance this sector enjoys *vis-a-vis* development and the economic wellbeing of our nation. It is a fact that air connectivity has its own importance in bringing the nation closer also.

Sir, the basic objective of this Bill is, of course, as all the hon. Members have pointed out, is our ratification of the Montreal Convention of 1999. There is, of course, an earlier Act which is known as Carriage by Air Act of 1972. As all of you are aware, no country can be in isolation as far as air services are concerned.[R43]

This is guided by an international protocol. International Civil Aviation Organisation is the apex body of aviation. It forms various rules and regulations and legislation is passed by respective countries based on mutually agreed terms and conditions, which the member-States have to agree. The Montreal Convention is one of those agreements where all member-nations agreed that some changes needed to be brought in terms of compensation to passengers in various circumstances whether it was death, injury, or loss of cargo or baggage etc. In terms of the level of compensation, which many hon. Members have pointed, I must concede that well, in terms of compensation there could be various view points expressed. But since it is an international protocol every member-State has to agree. It is not that a passenger in India can claim more compensation and a passenger in the United States or in France can expect lesser compensation. It has to be guided by the principle of equity. That is exactly why the extent of damages which have been provided has to be in uniformity with the international agreement which has been brought about by this Montreal Convention.

Some hon. Members have raised the issue of domestic compensation. This issue has been raised by Shri Suresh Prabhu and Shri Mehtab and a few other Members. They have raised the issue that this is only applicable to international travel. That is not exactly true. Though this Montreal Convention has to be guided by international protocol and it covers international travel. But as far as domestic compensation is concerned, we have the same level of domestic travel for all these parameters which have been mentioned. It is at the same level as international compensation which at the moment is being paid to passengers by respective airlines. This was done by a separate notification for which enabling provisions already exist in the Carriage by Air Act. Now, as and when this House passes this Bill and it becomes an Act, we will definitely consider a separate guideline again for enhanced compensation to the domestic passengers also keeping in view the principle of equity between international and domestic passengers. There is no reason to believe that domestic passengers will be worse off, or paid less in the event of such eventualities.

Sir, there have been some issues raised about providing a level playing field. There is some distinction between first class, Executive class and Economy class travel. I think, that at least is not an issue where we have been able to bring about unanimity. In any class of travel, a passenger is termed as equal. Whether it is loss due to accident, or injury or death or any other kind of compensation, it would not be given on different terms. But I think, on that point we should all be quite sensitive about. Shri Suresh Prabhu mentioned about the same issue about compensation to the domestic sector. I would say that the issue, as I mentioned, would possibly be notified by the Government of India through a separate notification.

Sir, Shri Mehtab raised the issue of the Fifth Jurisdiction that has been added in the Montreal Convention. I would say that it is more of a passenger-friendly measure as now the passengers would be able to file their claims in the country of their domicile. In case one is travelling to the United States or to Europe and the airlines meet with an accident in that country, then he or she need not be worried that he or she can get the compensation, or can be paid or reimbursed only if he or she files the claim in that country, otherwise it would be difficult. [R44]Otherwise, it would be very difficult. If a passenger is visiting the United States just for a week or 15 days, you cannot expect that he goes back to the US or engages a lawyer in the United States to be paid compensation by the United States Carrier. That would be probably defeating the purpose of the entire exercise or the legislation. Therefore, in this provision, the fifth jurisdiction has been added in the Montreal Convention where a passenger can file for compensation within the country of her or his domicile. A passenger from our country would be better off by filing for compensation in our own country.

I think on the other issues which have been raised in terms of the amount of compensation and so on, I have been able to answer. But I would also like to say on the delay and related issues which have been mentioned by some Members. ...(*Interruptions*)

SHRI B. MAHTAB : There are apprehensions relating to domestic fare hike.

SHRI PRAFUL PATEL: I would also like to say that this is not going to lead to any impact on the fares within our country because the compensation issue is not going to have any impact at least on the air fares within our country as some apprehensions have been raised by some hon. Members. I feel that on the overall issues, there can be always scope for improvement. These can always be taken up by the Government of India in its deliberations at the International Civil Aviation Organization. We have a representative in ICAO. These issues which hon. Members have raised in terms of further improvements to this legislation can certainly be taken up by them.

I do not agree with some Members when they raised about the compensation when the passenger is at the domestic terminal or when it is not within the scope of the aircraft. I think the airlines cannot be forced to pay compensation for something which is beyond their control. After all, the airlines becomes liable only when the passenger enters the aircraft or if the area is within the control of the airlines. Therefore, those issues where passengers should be compensated even if they are at the airports or the terminals may not be proper because, as I said, ultimately this has to be guided by the International Agreement and the Montreal Convention. It has been precisely passed because everybody agreed to that kind of an issue.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : I would like to know from the hon. Minister, through you Sir, one point. He said that it will be within the control of the airlines. Suppose the airlines go out of control due to a technical snag and land in a habitation or a village where people may die there, then what will be done?

SHRI PRAFUL PATEL: As I said, there are some more issues which have been raised by hon. Members like the one you have raised. We can certainly put it up to international body for further consideration but today, what we are seeking to ratify is something which has been agreed by the Montreal Convention. Ultimately, we cannot pass a legislation in isolation. It has to be agreed by everybody and, as I pointed out, whatever issues which are extraneous of this legislation can also be taken up for future consideration with an appropriate body at the level of ICAO and future deliberations can be held in this regard. I fully respect that and certainly all the issues which have been raised by hon. Members even if they are beyond the scope of this legislation will also be taken up for consideration at future delib[MSOffice45]erations of the international body.

17.00 hrs.

I would also just like to quickly reply to some of the issues related to safety and security because hon. Members have raised questions about them. I would just like to state one thing very categorically that air travel in India is as safe as it can be anywhere else. I am talking of advanced countries like the United States of America and Western Europe, where there is high density of air traffic. I would like to assure the entire House and, through you all, to the entire nation that air travel in India is very well regulated in terms of safety and security. We follow international protocol. The International Civil Aviation Organisation conducts audits of all member-States, including India. On most parameters of safety, India has got very high ranking.

In fact, I would like to commend the Director General of Civil Aviation and all other people who are manning these installations, including Air Traffic Control, about which my friend Shri Ram Kirpal Yadav and some other hon. Members were highly critical, that in spite of so much of air traffic which has built up within the country, the sky in our country is definitely safe and there is no reason for anybody to be alarmed.

I would also like to say one more thing. अभी जो आप कह रहे हैं कि हमें एक-एक, दो-दो घंटे हवाई जहाज में घूमना पड़ता है, एयरपोर्ट्स के ऊपर मंडराना पड़ता है, मैं बताना चाहता हूं कि यह भी प्रगति का एक प्रतीक है। अगर इस क्षेत्र को इतना बढ़ावा नहीं दिया होता, इस क्षेत्र में इतना विकास नहीं होता तो शायद यह परिस्थिति आपको नजर नहीं आती। मैं आपको यह भी कहना चाहता हूं कि ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Shri Lakshman Singh, please take your seat.

...(*Interruptions*)

SHRI PRAFUL PATEL : Shri Lakshman Singh, you are my dear friend. You have travelled all over the world. I have been to almost all the airports across the world in the recent past. So are you. Whether it is New York or London airport you have to wait on the ground or in the air for hours together for landing or for take off. So, let us not be wholly critical. It is a new phenomenon in our country. हमारे यहां पहले ऐसा नहीं था, तब कंजेशन नहीं था, जब हवाई यात्राएं ही कम थीं, सीमित थीं तो इस कंजेशन की बात ही नहीं थी। इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए ज्यादा से ज्यादा प्रावधान करने का काम इन पिछले कुछ वर्षों में हम लोगों ने किया है। इसलिए यह कहना कि हम लोग इसे नजरअंदाज कर रहे हैं या दुर्लक्ष कर रहे हैं, यह

बात गलत होगी। हम लोग आज के समय में इंफ्रास्ट्रक्चर पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान दे रहे हैं।...(व्यवधान) आपको इस बात की खुशी होनी चाहिए कि हमने मुम्बई, दिल्ली या दो-तीन शहरों तक इसे सीमित नहीं रखा है। आपके औरंगाबाद में भी अंतर्राष्ट्रीय दर्जे के टर्मिनल का काम जारी है और इसलिए आपको इस बारे में शिकायत नहीं करनी चाहिए। यदि मैं ऐसे ही बात करूंगा तो कई सदस्यों ने कई क्षेत्रों के मुद्दे उठाये हैं। श्री शैलेन्द्र कुमार यहां बोले, हमारे काशीराम भाई बोले, अनेक सदस्यों के क्षत्रों में हवाई अड्डों के निर्माण, विस्तार या आधुनिकीकरण के काम जारी हैं। मैं यह नहीं कहना चाहूंगा कि सारा कुछ हो गया है।...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : पटना में नहीं हुआ है, वहां के बारे में बताइये।

श्री प्रफुल पटेल : मैंने यह नहीं कहा, पटना में आपकी अपनी समस्या ही ज्यादा है। क्योंकि वहां पर हमें भूमि ही नहीं मिल रही है। हम चाहते हैं कि पटना में हमें भूमि मिले। शाहनवाज जी, सामने बैठे हैं, वह भी वहीं के थे, रूडी जी भी वहीं के थे, शरद यादव जी भी वहीं के थे। मैं किसी पर दोषारोपण नहीं कर रहा हूं। मैं समझता हूं कि उन्होंने पहले अपने घर का काम किया होता, अगर वह कर सकते थे, लेकिन वह नहीं कर सके, उसकी कोई वजह होगी। क्यों?...(व्यवधान) मैंने आपको कहा कि मैं दोषारोपण नहीं कर रहा हूं।

सभापति महोदय : रिप्लाई कम्पलीट हो जाए, उसके बाद आप बोलिये।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : क्योंकि मंत्री जी ने मेरा नाम मैन्शन किया है, इसलिए मैं कह रहा हूं कि वहां पर रनवे बढ़ाने की जितनी जगह थी, उसे हमने एक्वायर किया, उसके बाद कब्रिस्तान है, जिसे एक्वायर नहीं किया जा सकता। राम कृपाल जी का कहना यह नहीं था कि वहां कुछ नहीं हुआ, उनका कहना है कि क्या किसी नई जगह पर आपका एयरपोर्ट का कोई प्रपोजल है? गया में जो एयरपोर्ट बना, आप महाराष्ट्र की चिंता कर रहे हैं, चूंकि आप महाराष्ट्र के हैं, महाराष्ट्र के लोग आजकल बिहार से बहुत मौहब्बत कर रहे हैं। मैं जानना चाहता हूं कि आपने बिहार के लिए कोई चिंता की है या नहीं[b46]?

श्री प्रफुल पटेल : मैं आपको निवेदन करना चाहता हूँ चूंकि वहां बिहार में आपकी सरकार है, ऐसी हमारी जानकारी है। ...(व्यवधान) उसके आधार पर मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि आप कृपा करके जल्दी से जल्दी एक बैठक बुलाएं जिसमें सभी लोगों को बुलाएं। हम भी आएंगे, लालू जी भी आएंगे, राम कृपाल जी भी आएंगे।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : जब से आप मंत्री बने हैं, बिहार नहीं आए हैं।

श्री प्रफुल पटेल : मैं कई बार गया हूँ।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : हम बिहार की तरफ से आपको दावत देते हैं कि गया एयरपोर्ट का उद्घाटन कीजिए। मुख्य मंत्री के साथ पैचअप करके लैन्ड आपको देने के लिए बिहार सरकार पूरी तरह से तैयार है।

श्री प्रफुल पटेल : शाहनवाज़ जी, मैं आपकी भावना से सहमत हूँ और आपकी भागलपुर की भावनाएं भी समझता हूँ। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please address to the Chair.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please take your seat. I am not allowing it.

(Interruptions) â€¦*

श्री प्रफुल पटेल : सभापति महोदय, मैं चाहता हूँ कि हमारे देश में ज्यादा से ज्यादा हवाई अड्डों का निर्माण हो। हमने अभी कुछ हफ्तों पहले केन्द्र की कैबिनेट के माध्यम से एक नीति पारित की है जिसमें व्यवस्था है कि हवाई अड्डों का ज्यादा से ज्यादा निर्माण हो, नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे हों या निजी हवाई अड्डे हों या छोटे हवाई अड्डे हों, जिनका उपयोग नहीं हो रहा है, उनका वापस समावेश हो। इन सबके निर्माण के लिए हमने एक योजना पारित की है। मैं चाहूंगा कि उसी योजना के तहत हमारे साथी शाहनवाज़ जी भी बिहार सरकार के माध्यम से अच्छी जॉइंट वैन्चर कंपनी के लिए निविदा मंगाएं या कोई पार्टनर आइडैन्टिफाइ करें। या तो बिहार सरकार के माध्यम से उसको बनवाने का काम करें, या उसमें आपकी कोई समस्या हो, तो हम भारत सरकार की ओर से आपके और राम कृपाल जी के सामूहिक प्रश्नों को हल करने के लिए भी मददगार होंगे। हम चाहेंगे कि आज नहीं, तो भविष्य में आप भागलपुर हवाई जहाज़ से बराबर जाया करें, दिल्ली से जाया करें, गोंदिया से आपको भागलपुर नहीं ले जाएंगे। मैं ज्यादा कुछ नहीं कहूंगा।

* Not recorded

हमारे शाहनवाज़ जी ने एक और मुद्दा रखा कि बंगलौर और हैदराबाद के नए हवाई अड्डे निर्माण हो रहे हैं और पुराने बंद हो रहे हैं। मुझे उनको इतना ही याद कराना है कि जो निविदा मंगाई थी और जिसमें यह कॉलम था कि पुराने हवाई अड्डे बंद हों और नए जब बनेंगे तो पुराने बंद होंगे, यह कॉलम शायद आपके कार्यकाल में मंजूर हुआ था। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please address to the Chair. जवाब कंप्लीट होने दीजिए।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मैंने रिक्वैस्ट किया कि जब हमने निविदा मंगाई थी, तब इतना पैसेंजर लोड नहीं था। अब पैसेंजर लोड बढ़ गया है इसलिए आप उसको भी चालू करें।

श्री प्रफुल पटेल : हाँ, वह बात ठीक है। आप जानते हैं, आप भी भारत सरकार के मंत्री रहे हैं। इसलिए आपको मालूम है कि कुछ सरकार की जो मर्यादाएँ होती हैं, कॉन्ट्रैक्चुअल ऑब्लिगेशंस होते हैं, उनको भी आप ध्यान में रखें। हम चाहते हैं कि कोई न कोई रास्ता निकले। इसलिए हम जो नई पॉलिसी हवाई अड्डों के निर्माण की लाए हैं, उसमें मुख्य मुद्दा यही है कि ज्यादा से ज्यादा इनफ्रास्ट्रक्चर हो। बड़े शहरों में केवल एक हवाई अड्डे तक ही सीमित न रहे। आपने सही फरमाया कि हवाई यात्रा की संख्या अब

इतनी बढ़ गई है, इतने लोग अब हवाई जहाज़ में बैठने लगे हैं कि निश्चित ही हमको इसके बारे में ज्यादा से ज्यादा ध्यान देना होगा। हमें खुशी है कि आपने जो रास्ता हमें दिखाया, उस पर हमने न केवल चलने का काम किया, बल्कि उस पर दौड़ने का प्रयास भी हमने किया है। इसके लिए आपको भी बधाई। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि आप बधाई के पात्र नहीं हैं, लेकिन बधाई के साथ-साथ हमने भी जो दौड़ने का काम किया है, उसके लिए आपने भी हमें बधाई दी है, जिसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

महोदय, हज के संबंध में कई माननीय सदस्यों ने अपनी भावनाएँ व्यक्त की हैं। मैं उनकी भावनाओं से सहमत हूँ, उनकी कद्र करता हूँ। इस साल हमें हज के वक्त थोड़ी ज्यादा समस्याएँ आई, अनपेक्षित समस्याएँ आई। जमजम पानी का जहां तक सवाल है, विशेष कर जमजम वाटर के जो सप्लायर हुआ करते थे, उसमें कुछ तकलीफ हुई। हमें और साऊदी अरेबियन एयरलाइंस को जो पानी सप्लाई करते थे, उस सप्लायर के साथ दिक्कत होने की वजह से, उसमें हमारा एयरलाइन का कोई निजी इश्यु नहीं था, सप्लायर का जो इश्यु था, उसमें समस्या आने की वजह से हम वह पानी वहां के यात्रियों को समय से नहीं दे पाए। मैं आपको बताना चाहता हूं कि उसके बावजूद हमने विशेष विमान भेज कर जमजम वाटर को यहां लाकर, हज समितियों के माध्यम से हाजियों को वह पानी पहुंचाने का काम किया है। अगले साल यह समस्या न रहे, चूंकि पहले ऐसी समस्या कभी नहीं हुई थी, जो इस बार हुई। अगले साल हज के सीज़न में सामान और जमजम वाटर का हम पहले से ध्यान रखेंगे। हमें इस साल जो भी जानकारी प्राप्त हुई, उसके आधार पर हम पहले से ही ठीक से इंतजाम करके रखेंगे। पहले इस तरह की समस्या नहीं होती थी, पिछले साल इस तरह के अनेपेक्षित प्रश्न निर्मित हुए। हमारे भाई शाहनवाज हुसैन जी को इस बात से खुश होना चाहिए कि सन् 2004 तक 72 हजार हाजी जाते थे और इस साल हमने एक लाख दस हजार हाजियों को, भारत सरकार की योजना के माध्यम से भेजने का काम किया है। जब संख्या बढ़ती है तो उसके साथ कुछ समस्याएं भी आती हैं। लेकिन इस अनुभव से अगले साल हम कोशिश करेंगे कि ये समस्याएं हज यात्रियों को न हों।

महोदय, यहां अनेक सदस्यों ने अलग-अलग एयरपोर्ट्स की बात की है - चाहे कोयम्बटूर, मदुरई, वाराणसी, आगरा, मथुरा या विजयवाड़ा आदि हो, इन सभी हवाई अड्डो के बारे में मैं अभी इतना ही कहूंगा कि आपकी भावनाओं के अनुरुप हमसे जो भी प्रयत्न संभव होंगे, हम निश्चित ही इस क्षेत्र के लिए, देश के आर्थिक और पूरे सामूहिक विकास के लिए पूरा-पूरा प्रयत्न करेंगे।...(व्यवधान)

SHRI SUDHANGSHU SEAL : Mr. Minister, what action you take against cancellation of flights? उसके कम्पनसेशन के लिए आपने कुछ नहीं बोला।

SHRI PRAFUL PATEL: There are certain other rules which are there. This is a different legislation. There are the IATA guidelines for passengers to be compensated in case of cancellation of flights or delays of flights. There are other rules. They are governed under the IATA rules. This is under a different protocol because this has nothing to do with the issue of delayed flights or cancellation of flights. This is an issue of compensation.â€¦ (*Interruptions*)

SHRI SUDHANGSHU SEAL : I am talking about cancellation of flights.

SHRI PRAFUL PETEL: That would certainly be covered under this. As you have rightly pointed out, about some issues which may not have been covered under this, we will definitely put those views in the future deliberations of the International Civil Aviation Organization.

I would, therefore, say that this is a small but an important step in providing better services and better compensation to the air passengers. I would, therefore, ask the hon. Members and the entire House to support this Bill in its passage.

MR. CHAIRMAN : The question is:

"That the Bill further to amend the Carriage by Air Act, 1972, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: The House will now take up clause by clause consideration of the Bill.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clauses 2 to 10 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 10 were added to the Bill.

Clause 1

Short title and commencement

Amendment made:

Page 1, line 3, *for* "2007", *substitute* "2008" (2)

(Shri Praful Patel)

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That clause 1, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.[R47]

Enacting Formula

Amendment made:

Page 1, line 1, *for* "Fifty-eighth", *substitute* "Fifty-ninth". (1)

(Shri Praful Patel)

MR. CHAIRMAN : The question is:

"That the Enacting Formula, as amended, stand part of the Bill. "

The motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Long Title was added to the Bill.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL): Sir, I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed. "

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed. "

The motion was adopted.